

La seduta comincia alle 8.55.**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Ugo Martinat, sulle linee guida del nuovo programma triennale ANAS per la rete stradale ed autostradale.

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, sulle linee guida del nuovo programma triennale ANAS per la rete stradale ed autostradale.

Saluto e ringrazio il viceministro per avere corrisposto all'invito della Commissione a riferire in ordine all'argomento in esame. Gli do, quindi, la parola, affinché esponga la sua relazione, della quale verrà distribuita copia ai commissari, avvertendo che è a disposizione della Commissione anche il programma triennale ANAS.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Anzitutto, desidero ringraziare la Commissione per avermi dato l'opportunità di intervenire nella seduta odierna.

Signor presidente, partirei, nell'espone il piano triennale dell'ANAS, dagli investimenti previsti. I fondi ordinari ammonterebbero a 3.130 milioni di euro; i fondi

QCS (quelli europei) a 1.083 milioni di euro; i fondi per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria (aggiuntivi) a 465 milioni di euro; quelli per Campogalliano-Sassuolo, collegamento autostradale con la Brennero, a 211 milioni di euro. Il totale ammonta a 4.889 milioni di euro, oltre 9.000 miliardi di lire.

Con decreto n. 3476 del 14 giugno 2002, il ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha adottato lo schema di programma triennale, per la gestione e l'incremento della rete stradale ed autostradale dello Stato e di quella data in concessione, relativo al triennio 2002 -2004.

Il Programma ha ricevuto il parere favorevole della Conferenza unificata Stato-Regioni-Città in data 13 giugno 2002. L'ANAS è quindi pronta a dare, dopo il perfezionamento dell'iter procedurale e l'emissione del decreto ministeriale di approvazione, immediata attuazione al programma e, quindi, alla cantierizzazione dei lavori.

Come già detto, l'investimento totale nel triennio in esame è pari a 4.889 milioni di euro, destinati per 3.130 milioni di euro alle strade statali, per 465 milioni di euro all'autostrada Salerno-Reggio Calabria, per 211 milioni di euro al collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo. Infine, 1.083 milioni di euro, gravanti sui fondi QCS, sono destinati alle regioni meridionali comprese, a livello comunitario, nell'obiettivo 1 (QCS triennio 2002-2004).

Vanno al nord del paese 1.308 milioni di euro, pari al 34,37 per cento della spesa; al centro sono, invece, destinati 583 milioni di euro, pari al 15,32 per cento; al sud, infine, sono destinati 1.915 milioni di euro, pari al 50,31 per cento.

L'investimento nel sud del paese è arricchito, inoltre, dai fondi comunitari, pari a 1.082 milioni di euro. La suddivisione degli investimenti secondo ciascuna regione è riportata nella tabella che lascerò a disposizione della Commissione (*vedi allegato*).

A detta considerevole quota di investimento, tra le più elevate degli ultimi dieci anni, si è pervenuti anche grazie all'impegnativa manovra che l'ente è riuscito a fare sul recupero e reinvestimento dei residui passivi nell'imponente cifra di 905 milioni di euro. Il Programma è coerente con le indicazioni fornite dal piano generale dei trasporti e della logistica e con gli indirizzi fissati nella legge obiettivo, nonché con l'elenco degli interventi riportati nella delibera CIPE del 21 dicembre 2001. È coerente con gli strumenti di programmazione comunitaria ed in particolare con il programma operativo nazionale del settore dei trasporti e il sistema identificato nelle reti *trans-european-network* (TEN). È coordinato con gli interventi previsti dagli accordi di programma quadro, protocolli, intese già stipulate tra Governo e Regioni; è compatibile con le esigenze derivanti dalla gestione della rete nazionale; rispetta, infine, le direttive e gli indirizzi provenienti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Sulla base delle risorse disponibili sono stati selezionati gli interventi ed elaborate le schede con le assegnazioni a ciascun compartimento e prevedendo quindi la quota di opere ricadenti in ciascun territorio regionale.

Il programma si qualifica per avere affrontato e quindi avviato a soluzione alcuni problemi critici della viabilità nazionale, tra i quali si possono citare, a titolo di esempio, i seguenti casi: in Piemonte, si ritrovano investimenti lungo la statale n. 28, la variante di Cuneo, la statale n. 34 «del Lago Maggiore»; in Liguria, gli interventi mirano a risolvere l'annoso problema del nodo stradale del lungomare Canepa e del collegamento al porto di Genova; in Emilia Romagna, gli interventi sul sistema viario intorno a

Forlì risolvono problemi da lungo tempo posti all'attenzione; in Toscana, si interviene lungo l'importante itinerario E45. Un investimento notevole è previsto nel Lazio per l'ammodernamento della strada statale 4, la cosiddetta Salaria. Un investimento impegnativo ed organico è previsto in Calabria sull'itinerario della strada statale 182, la « trasversale delle Serre ».

Allegato al piano è l'accordo di programma annuale che prevede un immediato impegno nell'anno in corso per circa 850 milioni di euro, con l'apertura di 27 importanti cantieri di lavoro. A questi ultimi vanno aggiunti i cantieri autostradali e quelli dei lavori a contributi europei. A completamento del programma, come già fatto negli anni passati, è allegato un ulteriore elenco di lavori che non trova, purtroppo, la copertura finanziaria nelle attuali risorse disponibili. Detto elenco costituisce la cosiddetta area di inseribilità che prevede interventi per un totale di 1695 milioni di euro. Detti interventi potranno trovare attuazione ove si determinassero economie in seguito ai ribassi d'asta sull'attuazione del programma, maggiori disponibilità finanziarie ordinarie o difficoltà tali nella realizzazione di alcuni lavori di programma da richiederne la sostituzione.

Nel settore autostradale, nel triennio 2002-2004, le società concessionarie prevedono investimenti per 7.834.176 euro. Nella sezione del programma autostradale sono riportate le previsioni della legge obiettivo che prevede investimenti nel triennio 2002 -2004 per 5.835 milioni di euro.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor viceministro, per l'esposizione testé svolta. Senz'altro distribuiremo, poi, la documentazione fornita, circa la quale devo riconoscere il rilevante interesse rivestito dalla tabella allegata. Chiedo ai colleghi se desiderino intervenire.

NERIO NESI. Anzitutto, chiederei un chiarimento circa una frase che trovo poco comprensibile, contenuta a pagina 2 della relazione illustrata dal viceministro, lad-

dove si legge che a tale cifra « si è pervenuti anche grazie all'impegnativa manovra che l'ANAS è riuscita a fare ».

PRESIDENTE. Si tratta degli stanziamenti individuati dalla Corte dei conti.

NERIO NESI. Evidentemente si tratta di una manovra di ordine finanziario e su ciò vorrei delle spiegazioni. Non trovo, ad una prima lettura del documento distribuito, cifre riguardanti l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, se non quella generica relativa alla Calabria e vorrei maggiori indicazioni.

La terza questione che pongo è politicamente la più significativa perché riguarda i rapporti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le società concessionarie. Nella parte finale del documento è scritto: « Nel settore autostradale nel triennio 2002-2004 le società concessionarie prevedono investimenti per 7.834.176 euro ». Gli investimenti delle società concessionarie sono concordati con il Ministero, essendo sotto la sua diretta vigilanza e quindi una cifra così significativa richiede spiegazioni su quali autostrade siano considerate ed in quali periodi.

MARISA ABBONDANZIERI. Non è chiaro se quanto da lei esposto, signor viceministro, sia una rimodulazione del piano ANAS relativo al periodo 2001-2003, spostato agli anni 2002-2004, o un cambio strutturale completo, predisposto da questo Governo in base alle scelte che ha ritenuto di compiere.

Per quanto riguarda la situazione finanziaria, vorrei sapere se si tratti di una previsione programmatica oppure di una certezza, con copertura nella prossima finanziaria (elemento non indifferente).

Vorrei inoltre sapere come sono avvenute la rimodulazione e la nuova scrittura del piano, cioè con quale tipo di concertazione rispetto agli enti locali, alle regioni, considerando che la *devolution* sul settore delle strade non era ancora compiuta e che vi sono impegni programmatici aperti, trattandosi di un'operazione costruita *in progress*.

Infine, per quanto riguarda i residui, nel documento si fa riferimento a 905 milioni di euro, ma sappiamo che, probabilmente tra pochi giorni, sarà approvato un provvedimento in cui è presente un'altra partita relativa ai residui passivi. Infatti, nel collegato in materia di infrastrutture, all'articolo 16, vi è un'operazione di « nuova pulizia » dei residui passivi, di cui non si conosce la quantificazione né le finalità. Secondo alcune opinioni, forse nello stesso testo dell'articolo, ci si riferisce ad opere di ordinaria manutenzione; in realtà - se l'entità delle cifre è quella letta sui giornali - non si tratterà semplicemente di opere di manutenzione, ma di un vero e proprio nuovo piano, che potrebbe essere parte di quanto contenuto nella programmazione della delibera CIPE. Sarebbe allora interessante sapere come sarà decisa la costruzione della spesa dei residui e - ripeto - la quantificazione, perché le cifre indicate nel corso dei mesi sono state varie, ma tali da ritenere che permetteranno la realizzazione di diverse operazioni di finanziamento.

TINO IANNUZZI. Vorrei soffermarmi su un tema che più volte ho avuto modo di affrontare sia in Commissione sia in Assemblea, a cui alludeva anche l'onorevole Nesi, cioè i finanziamenti del tratto autostradale Salerno-Reggio Calabria. L'indicazione del documento distribuito prevede che, nel piano triennale, saranno destinati 465 milioni di euro al completamento dell'opera. Nel corso dell'attività parlamentare inerente la dialettica istituzionale tra Parlamento e Governo, tale cifra era indicata tra le somme che sarebbero state recuperate nel piano triennale ANAS per la A3. Vorrei sapere se questa cifra è alternativa e distinta rispetto ai 250 milioni di euro che si prevede siano reperiti da ulteriori opere di « pulitura » dei residui passivi. Peraltro, come giudizio politico, sarebbe stato preferibile destinare all'autostrada Salerno-Reggio Calabria, attesa la rilevanza nazionale assoluta, anche in confronto alle altre opere citate che non assumono uguale

peso strategico per lo sviluppo del paese, maggiori risorse, viste anche le difficoltà di finanziamento crescenti per questo tratto autostradale. Nell'ultimo atto di sindacato ispettivo che ho presentato, infatti, dalla risposta del Governo è venuta l'indicazione di destinare diversamente più di 2.000 miliardi sulle annualità 2006-2007 (speriamo ci fermeremo qui) della legge obiettivo.

Il secondo punto che vorrei sottoporre all'attenzione del viceministro, che si integra con il primo, riguarda il finanziamento di un'opera, nell'ambito della riorganizzazione triennale, a cui l'ANAS si è dedicata con impegno in questi mesi, l'allargamento della bretella A30-A3, la Roma-Caserta-Reggio Calabria, un imbuto che collega il traffico autostradale del nord e del centro del paese con quello del Mezzogiorno. L'ANAS ha conferito l'incarico di progettazione esecutiva due mesi fa; la gara è stata vinta dalla ditta Bonifica Core di Roma che dovrà iniziare gli elaborati della progettazione esecutiva a breve (credo che contrattualmente abbia 200 giorni di tempo per la definizione della progettazione). Vorrei sapere se il Ministero ha la volontà, ed in quale modo, di prefigurare il finanziamento di quest'opera che ha un'assoluta valenza nazionale ed il cui costo è anche ridotto, considerato che riguarda l'ampliamento da 4 a 6 corsie più la striscia di emergenza di un tratto autostradale di soli dieci chilometri.

FABRIZIO VIGNI. Vorrei rivolgere una sola domanda al viceministro Martinat: quali sono stati i criteri di ripartizione tra le diverse regioni? Se non ricordo male, nel passato erano stati definiti una serie di parametri (estensione chilometrica delle strade per ogni regione, numero di abitanti e dei veicoli) cui far riferimento per la ripartizione delle risorse. Ad una prima valutazione mi sembra di poter affermare che questo equilibrio sembrerebbe non essere stato rispettato. Ad esempio, la Toscana, pur essendo, in base a quei parametri, una regione di prima fascia, di fatto è collocata all'ultimo posto (ad eccezione di Val d'Aosta ed Abruzzo) per

quanto riguarda le risorse attribuite. Chiedo di conoscere quali siano stati i criteri per la ripartizione delle risorse tra le diverse regioni.

BASILIO GERMANÀ. Da circa sei mesi si discute del famoso attraversamento stabile dello stretto di Messina. Ritengo che l'ANAS dovrebbe predisporre quantomeno uno studio per gli snodi sia calabresi sia siciliani e farli rientrare nello schema di programma triennale.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Vorrei cominciare a rispondere all'onorevole Nesi, in modo da fornire una risposta complessiva che valga anche per altri quesiti. Ad esempio, l'onorevole Abbondanzieri ha posto il problema dei residui passivi che ammontano a 905 milioni di euro. È prevedibile che l'ANAS ritrovi, in corso d'opera, altri residui: infatti, abbiamo contenziosi aperti per oltre 10 mila miliardi. Chi conosce i problemi tecnici sa che quando si fa un appalto bisogna avere risorse accantonate e, quando si chiude un capitolo, resta un residuo passivo. Definire quanti saranno i residui passivi futuri non è possibile; oggi l'ANAS può contare su 905 milioni di euro di residui passivi, che sono stati destinati al programma triennale. L'ANAS definisce piani triennali con verifica e revisione annuale, tanto che nella relazione si parla di oltre 1695 milioni di euro destinati alla cosiddetta area di inseribilità (o con i ribassi o con ulteriore recuperi, è possibile riacquistare questa cifra).

Riguardo all'autostrada Salerno - Reggio Calabria, è evidente che la cifra di 465 milioni di euro si aggiunge a finanziamenti precedenti. A settembre, oltre ad inaugurare 100 chilometri di autostrada, appaltata da altri prima di noi...

PRESIDENTE. Cento chilometri non continuativi.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. No. Verranno appaltate, attraverso *general contractor*, ci-

fre consistenti già inserite nei piani precedenti (questa è una cifra aggiuntiva).

Rispetto al problema delle autostrade che sollevava l'onorevole Nesi, la cifra indicata è piuttosto alta ed il dettaglio è inserito nella documentazione consegnata alla Commissione.

Rispondo all'onorevole Abbondanzieri: il documento considera il periodo che va dal 2001 al 2003. Le cifre indicate hanno la copertura finanziaria e, dunque, non devono essere previste dal disegno di legge finanziaria, tanto che nella relazione viene esplicitato che, qualora nella legge finanziaria fossero stanziati ulteriori cifre, si potranno recuperare altre opere comprese nell'elenco di criticità; il documento è più ampio di quello degli anni precedenti.

Il programma ha ricevuto il parere favorevole della conferenza unificata Stato - regioni - città, in data 13 giugno 2002. Le regioni hanno fornito il loro assenso avendo precedentemente (rispondo anche all'onorevole Vigni) riscontrato regione per regione i rapporti con l'ANAS e quindi trovato le soluzioni, definendo i parametri dell'inseribilità: ciò non toglie nulla a quanto già programmato precedentemente. Riguardo alla Salerno Reggio - Calabria, ad esempio, si tratta di un parametro integrativo degli oltre 400 miliardi. È evidente che altre opere, già inserite nei piani triennali e addirittura già appaltate, non rientrano più nel programma.

L'onorevole Iannuzzi ha posto il problema dei progetti: non è stata inserita nel piano triennale, ad esempio, la decisione dell'ANAS di appaltare la progettazione di una strada che prevede oltre un anno di progettazione, in quanto non è possibile stabilire il valore di un'opera ancora non

progettata. Come ho già detto, abbiamo la possibilità di accertare annualmente il riassetto del piano triennale. Oltre all'assestamento, si verificano i residui, che vengono recuperati annualmente: in questo modo vengono aggiunte opere già inserite come riserve o, eventualmente (d'accordo con la conferenza Stato - regioni), nuove opere integrative. Tra un anno, quando sarà pronto il progetto, si saprà quanto costa: esso è comunque inserito tra le criticità, senza essere stato ancora quantificato.

L'onorevole Germanà mi ha rivolto una domanda sui raccordi intorno al ponte sullo Stretto; è prematuro parlarne fino a quando il progetto del ponte non sarà pronto. È inutile che oggi l'ANAS si impegni in progetti di raccordi (per i quali sono necessari pochi mesi), mentre ancora non sono identificati i tempi e modi del progetto complessivo (la stima è di due o tre anni); esistono, invece, strade in situazioni critiche per le quali abbiamo fondi e progetti.

PRESIDENTE. È più urgente l'autostrada Catania-Siracusa-Gela.

Ringrazio il viceministro Martinat e i colleghi che sono intervenuti.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9.25.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 26 luglio 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO



Si riporta di seguito la tabella degli investimenti distinti per Regione:

REGIONI	ANAS Finanziamenti ordinari (Mln €)	Altri Finanziamenti (Mln €)	Totale Finanziamenti (Mln €)
Valle D'Aosta	16,616	0	16,616
Piemonte	185,531	18,076	203,607
Lombardia	182,619	28,405	211,024
Liguria	98,696	50,096	148,792
Veneto	130,641	41,317	171,958
Friuli Venezia	167,331	0	167,331
Emilia Romagna	134,320	43,899	178,219
Toscana	101,742	0	101,742
Umbria	103,947	0	103,947
Marche	102,512	15,494	118,006
Lazio	159,207	1,549	160,756
Abruzzo	62,492	36,152	98,644
Molise	167,261	3,615	170,876
Campania	131,697	11,362	143,059
Puglia	261,648	0	261,648
Basilicata	148,205	226,208	374,413
Calabria	135,275	10,329	145,604
Sicilia	233,410	0	233,41
Sardegna	121,104	0	121,104
Totale	2.644,254	486,502	3.130,756