

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIETRO ARMANI

La seduta comincia alle 14.10.

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 dell'amministratore e presidente dell'ANAS, Vincenzo Pozzi, in ordine al processo di riordino dell'ANAS e all'evoluzione del piano di interventi nel settore autostradale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, dell'amministratore e presidente dell'ANAS, Vincenzo Pozzi, in ordine al processo di riordino dell'ANAS e all'evoluzione del piano di interventi nel settore autostradale. L'ANAS, in un totale cambio di prospettiva, è stata trasformata in una Spa e ciò rende necessario capire come si organizzerà la società in questo passaggio dalla sua precedente forma di ente pubblico.

Anche in relazione al tempo a disposizione della Commissione, che dovrà concludere i propri lavori entro le 15,25, ritengo opportuno che, dopo l'illustrazione dell'ingegner Pozzi sia consentito, in via prioritaria, un intervento per gruppo e che ulteriori interventi siano ammessi soltanto qualora vi siano congrui tempi residui, in

modo da consentire al presidente dell'ANAS di replicare alle domande poste dai colleghi. Gli do subito la parola.

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Ringrazio il presidente dell'invito, che offre all'ANAS la possibilità di portare, in questa sede, gli importanti sviluppi aziendali che, come ha accennato precedentemente, vedono, con il 19 dicembre scorso, un passaggio fondamentale per l'azienda che da ente si è trasformata in Spa.

Per l'audizione abbiamo preparato delle *slide*, che mi accingo ad illustrare.

Il processo di trasformazione dell'ANAS, avviato sul piano normativo dall'articolo 7 del decreto-legge n. 138 del 2002, convertito con modificazioni dalla legge n. 178 del 2002, nel quadro del processo di trasformazione degli enti pubblici delineato dalla legge finanziaria 2002, e finalizzato all'incremento dell'efficienza ed al miglioramento della qualità dei servizi, si è concluso.

La prima assemblea, tenutasi il 19 dicembre scorso, ha approvato lo statuto della società, che è quindi costituita a tutti gli effetti ed operativa da tale data. Contestualmente è stata stipulata la convenzione di concessione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, che regola contenuto, modalità di esplicazione ed obblighi inerenti alle attività oggetto di concessione.

L'articolo 76 della legge finanziaria 2003 contiene infatti disposizioni finalizzate ad incrementare il patrimonio della società, a dare certezza sulla consistenza dello stesso, in relazione alla missione di ANAS Spa, nonché ad impegnare — tra

l'altro — la nuova società a concorrere al finanziamento diretto dei suoi investimenti.

Il capitale sociale di ANAS Spa risponderà alla somma delle seguenti componenti: il netto patrimoniale, come da bilancio 2001; il valore della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale oggetto di conferimento (valore in corso di determinazione da parte di *advisor* nominati d'intesa tra i due Ministeri); l'ammontare, in tutto o in parte, dei residui passivi dovuti ad ANAS Spa. Vorrei ricordare che, nel 2001, i residui passivi della società ammontavano a circa 21 mila miliardi di lire, divenuti nel 2002 — non abbiamo ancora chiuso definitivamente i conti — circa 12 mila miliardi; malgrado gli importanti interventi realizzati, siamo quindi riusciti a ridurre i residui passivi di quasi la metà.

L'ANAS Spa diventa titolare della rete di interesse nazionale, stradale ed autostradale. Circa i residui passivi è previsto il loro conferimento, in tutto o in parte, in favore della società, con decreto del ministro dell'economia e delle finanze, dell'ammontare dei residui passivi dovuti ad ANAS.

La legge finanziaria 2003 autorizza ANAS Spa a costituire un fondo speciale appositamente denominato, a valere sul proprio netto patrimoniale, di importo pari alla somma del valore netto della rete stradale statale ed autostradale di interesse nazionale ed al valore dei residui passivi dovuti ad ANAS, a copertura degli oneri di ammortamento, anche relativamente ai nuovi investimenti e al mantenimento della rete, oltre che agli eventuali oneri per la ristrutturazione societaria. Vorrei sottolineare che, mentre nel capitale sociale i residui passivi sono considerati in tutto o in parte, la legge autorizza a costituire il fondo speciale con il valore complessivo dei residui passivi.

PRESIDENTE. Cosa significa ciò?

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. In questo modo abbiamo una maggiore disponibilità.

PRESIDENTE. Vorrei capire meglio: il fondo comprenderebbe anche quella parte dei residui che non vi fosse stata assegnata, i quali, trattenuti presso il Ministero dell'economia e delle finanze, potrebbero esservi successivamente riassegnati?

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Noi interpretiamo la situazione in questo modo.

DONATO PIGLIONICA. Purché non vengano computati due volte.

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. No, questo non avviene.

Si tratta quindi di un fondo speciale destinato alla copertura degli oneri derivanti dalle attività principali della società, la cui quantificazione è legata alle operazioni in conto aumento di capitale sociale definite al medesimo articolo 76 della legge finanziaria, in relazione alle operazioni di conferimento della rete e dei residui passivi dovuti.

Precedentemente ho accennato alla costituzione della società il 19 dicembre, con la conseguente approvazione dello statuto e della convenzione di concessione, che, stipulata con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha formalmente attribuito ad ANAS i compiti pubblicitici di gestione della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale. La convenzione demanda alla conclusione di contratti di programma, di durata non inferiore a tre anni, la fissazione degli obiettivi perseguibili in relazione ai piani pluriennali di attività. Il processo di trasformazione dell'azienda potrà considerarsi compiuto nei prossimi cinque anni.

L'ANAS sta affrontando nuove ed importanti sfide connesse ai programmi di realizzazione infrastrutturale. La missione della società, definita in via normativa dall'articolo 7 del decreto-legge richiamato, trova concreta esplicazione attraverso le direttive di indirizzo strategico che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vigilante vorrà formulare. Tale potere di direttiva, richiamato espressa-

mente dalla direttiva del Presidente del Consiglio del 27 novembre 2002, che ha indicato tra l'altro la natura ed il ruolo della nuova società, configura ANAS Spa come soggetto che opera sinergicamente con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al quale compete, oltre al potere di indirizzo strategico, l'approvazione su conforme parere del CIPE dei programmi pluriennali delle attività della società oggetto di concessione e la verifica del loro adempimento.

La selezione degli interventi è effettuata in coerenza con gli indirizzi e le direttive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con le indicazioni fornite dal piano generale dei trasporti e della logistica, con gli indirizzi di cui alla legge obiettivo, nonché con gli strumenti di programmazione comunitaria in generale ed in particolare con il programma operativo nazionale del settore trasporti ed il sistema Ten. Dati ed ammontare degli importi necessari vanno rapportati alle risorse allocate dalle leggi finanziarie, dalle leggi specifiche e dalle delibere CIPE.

Si rammenta che il piano triennale 2002-2004, approvato con il decreto ministeriale n. 3629/DICOTER del 19 agosto 2002, costituisce riferimento essenziale, per quanto riguarda le opere da realizzare, fino alla stipula del primo contratto di programma.

Ho considerato questo come un momento transitorio. Nel vecchio ordinamento che regolamentava l'ente, era prevista la formulazione di un piano triennale, anno dopo anno, che si trasformava poi in un accordo di programma per l'anno in corso; adesso, come cita la legge in tema, dovremo invece realizzare almeno un piano triennale (ma può anche essere di più ampio respiro). In questo momento di transitorietà — che spero sia limitato solo al 2003 — vale chiaramente il programma triennale per il periodo 2002-2004.

L'attività dell'ANAS testimonia, nonostante le inevitabili difficoltà connesse al processo di generale riorganizzazione, un *trend* positivo. Il totale dei lavori in corso al 30 settembre 2002 ammonta a circa

2.570 milioni di euro, con una percentuale di avanzamento pari ad oltre il 46 per cento.

Gli importi dei progetti approvati nel 2002 ammontano a 1.204 milioni di euro circa, con un importo complessivo autorizzato che è quindi il doppio di quello autorizzato nel 2001. La previsione di spesa per il primo triennio 2002-2004 è di 2.993 milioni di euro, di cui 2.234 milioni già disponibili. Vorrei citare un dato, non riportato in quanto ancora soggetto a verifica, ma di cui già disponiamo l'ordine di grandezza: nell'attività del 2002 dell'ANAS, un dato rilevante è stato il lancio di nuovi appalti, con un incremento rispetto al 2001 (l'anno di riferimento precedente) del 237 per cento. Le gare aggiudicate — poi passate alla fase dei lavori ed in consegna — hanno avuto un incremento del 147 per cento. Queste percentuali si riferiscono agli importi e, quindi, si evince che la capacità reale di spesa dell'ANAS è raddoppiata rispetto al 2001.

Per quanto riguarda gli strumenti di attuazione, il nuovo quadro normativo disegnato dalla legge obiettivo, dalla legge n.166 del 1° agosto del 2002 e dal decreto delegato n.190 del 2002, fornisce un complesso di strumenti efficacemente diretti a superare il forte squilibrio tra domanda ed offerta di trasporto. Permettetemi di sottolineare come l'attività dell'ANAS rispetti dinamicamente proprio tali tipicità. Sul piano interno, si è già iniziato un programma di rivisitazione delle strutture aziendali per funzioni specifiche, con l'obiettivo di incrementare l'efficacia delle attività ANAS in settori strategici, partendo dalla funzione essenziale e preliminare della programmazione e progettazione degli interventi, ed implementando il volume della forza lavoro attraverso l'acquisizione, con apposita selezione, di professionalità elevate in settori chiave.

Sottolineo al riguardo che il settore più implementato è stato quello della direzione, progettazione e programmazione. Abbiamo indirizzato questa azione agli interventi della legge obiettivo, e quindi ai grandi itinerari previsti in tale legge. Questo settore, considerato che era di fatto

abbandonato, è ora praticamente risorto ed è stato implementato assumendo 33 ingegneri, cui seguiranno altrettante assunzioni di personale con qualifica di geometra. Queste risorse sono destinate alla predisposizione dei progetti preliminari che, nel periodo tra marzo e giugno, dovranno essere presentati al ministero delle infrastrutture ed avviare così l'iter previsto dalla legge obiettivo (ricordo, ad esempio, il termine di sei mesi per giungere alla delibera del CIPE e gli ulteriori 7 mesi, con il progetto definitivo, per giungere all'esame della conferenza dei servizi).

Altro intervento importante riguardo al personale ha interessato la struttura centrale lavori, cioè la direzione che governa il territorio nazionale a livello di compartimenti. Il numero di tali compartimenti era inferiore alle necessità e anche in questo caso la selezione ha portato ad un rafforzamento di questi nuclei operativi. Desidero in particolare sottolineare che abbiamo destinato circa 30 nuove unità all'autostrada Salerno-Reggio Calabria, tra le quali annoveriamo ingegneri che si occupano sia della responsabilità del procedimento sia della direzione lavori; vi sono inoltre dei gruppi di assistenza costituiti in parte da ingegneri e in parte da geometri. Ciò proprio per dare una risposta importante al notevole incremento nei lavori che abbiamo realizzato. Ricordo, da ultimo, il bando indetto come *general contractor* per circa 600 milioni di euro mentre il 6 febbraio verrà approvato un megalotto per circa 1.150 milioni di euro: si tratta di interventi obiettivamente importanti.

Inoltre è stata rafforzata la struttura che in parte già governa i lotti appaltati — in maniera purtroppo frammentaria — ma che comunque devono essere portati a termine nel migliore dei modi, ricorrendo agli importanti controlli a tappeto che ci siamo posti come obiettivo. Tra l'altro, abbiamo siglato anche un accordo con il politecnico di Torino, che ci assiste in questa operazione di controllo capillare sia sulla qualità sia sulla rispondenza alle

specifiche dei materiali utilizzati sulla stessa autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Oltre a ciò, l'ANAS continua a destinare quota significativa delle proprie risorse, in termini umani, strumentali e finanziari, al complesso degli interventi destinati a mantenere la rete viaria nazionale in condizione di sicurezza e fruibilità, con un'accentuazione particolare dell'attenzione per le problematiche della sicurezza.

In questa strategia si inserisce l'attivazione degli strumenti di spicco individuati dalla legge obiettivo, e dalle altre norme richiamate, finalizzati all'attuazione delle priorità strategiche: *project financing* e *general contractor*.

La presente gestione ha autonomamente affrontato il problema del monitoraggio e della vigilanza sugli appalti, per quanto in potere e di competenza, individuando anche nuove soluzioni organizzative ed instaurando, in un clima di piena e fattiva collaborazione, un dialogo diretto con le autorità preposte, per l'elaborazione di un protocollo di intesa.

In particolare, a livello di rapporti con le istituzioni esistono due livelli di collaborazione: a livello centrale, l'ufficio di *auditing* interno, costituito l'anno scorso, si interfaccia in modo costante e continuo con il servizio per l'alta sorveglianza, istituito presso il ministero delle infrastrutture. Nel giugno del 2002 è stata istituita inoltre la commissione di monitoraggio sugli appalti relativi all'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Nel novembre 2002 la suddetta commissione (interna all'ANAS) è stata potenziata e ridefinita con l'obiettivo immediato di coordinare e supervisionare l'analisi tecnico-amministrativa delle problematiche emerse dal provvedimento di sequestro da parte la magistratura. La commissione, in coordinamento tecnico-operativo con l'ufficio speciale Salerno-Reggio Calabria, e funzionale con l'*auditing* interno, sta esaminando, tra l'altro, la documentazione relativa al sequestro dei cantieri e procederà a richiedere le relative consulenze tecniche d'ufficio.

Questa attività è stata avviata nel giugno del 2002 grazie ad un incontro con tutti i prefetti interessati logisticamente dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria: i prefetti di Reggio Calabria, Lamezia Terme, Catanzaro, Cosenza, Potenza e Salerno. Abbiamo avuto degli incontri molto importanti dai quali è nato un protocollo di intesa confluito poi in un accordo stipulato fra il ministero delle infrastrutture ed il Ministero dell'interno attraverso l'ufficio preposto all'alta sorveglianza.

Si tratta, in pratica, del trasferimento in tempo reale di una massa di dati relativi ad appalti, subappalti, forniture, noli a caldo, noli a freddo, cioè tutto ciò che (al di là di quanto prevede la normativa) può essere utile alle istituzioni preposte al controllo e all'ordine pubblico per monitorare in tempo reale i cantieri e quale deterrente alle infiltrazioni malavitose.

Anche il *project financing* è stato avviato. Il primo promotore è stato quello della Bre.Be.Mi., di cui proprio in questi giorni è in corso l'esame delle offerte. È stata fissata la procedura con tre rilanci successivi. Abbiamo esaurito il primo ed adesso si partirà con il secondo e successivamente con il terzo per poi pervenire all'aggiudicazione definitiva. Si prevedono circa due mesi e mezzo per individuare l'aggiudicatario finale. L'importo è di circa mille e 300 milioni di euro. Rammento che la Bre.Be.Mi. è la nuova autostrada che collegherà Bergamo e Brescia con Milano. È un'opera — come dice giustamente il presidente — importantissima, perché l'attuale A-4 è oggi praticamente satura (vengono registrate punte di 150 mila veicoli, dato che è indubbiamente al di fuori di qualsiasi parametro di riferimento).

PRESIDENTE. In proposito mi sovviene che sull'attuale autostrada Milano-Brescia sono facilmente visibili cartelli che preannunciano il tempo mancante per pervenire ad una uscita, anche se poi, quando si incontrano code, ogni previsione salta, visto il traffico intenso esistente in certi periodi.

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Su quella autostrada partiranno tra brevissimo tempo i lavori per la quarta corsia. Comunque è necessaria anche l'ulteriore arteria.

Veniamo alle nostre prospettive. Nei piani di investimento si darà priorità alle opere che saranno poi «pedaggiabili» come fonte di ricognizione di nuove risorse finanziarie. Il pedaggio sulle strade statali, nella specie di una tariffa limitata agli addendi che coprono i costi di manutenzione e gestione, sarà destinato al miglioramento degli standard di qualità del servizio. Dalla prossima estate saranno messe a gara le aree di rifornimento e ristorazione sulle strade statali. Gli identici standard di servizio potranno essere venduti alle regioni, agli enti locali, all'estero; si sta valutando l'opportunità di creare una società *ad hoc* per fornire questi servizi. Alla direzione degli affari generali è stata affidata apposita delega.

Mi soffermo su tale ultimo aspetto, in quanto sul pedaggiamento sono state dette molte cose, anche se non mi sembra si sia capito molto. Il pedaggiamento che l'ANAS intende porre in atto su alcune sue autostrade oggi libere è relativo alla manutenzione e al costo di gestione, per assicurare standard migliori ed elevare il livello dei servizi che intendiamo offrire all'utente. Quindi, non vogliamo «pedaggiare» per ammortizzare un costo, perché così si porrebbe a carico dell'utente lo stesso servizio che ha già pagato sotto forma di tassazione. Intendiamo limitare la quota del pedaggio alla manutenzione e al servizio. È chiaro che ciò comporterà dei costi per l'ANAS, perché dovremo migliorare prima le caratteristiche geometriche delle nostre infrastrutture per poi avviare l'operazione di pedaggio.

PRESIDENTE. Vorrei porle una domanda relativa proprio all'acquisizione di risorse che l'ANAS, società per azioni e quindi con fini di lucro, dovrà acquisire. Possono le aree di rifornimento e ristorazione sulle strade statali costituire una eventuale alternativa al pedaggio di manutenzione?

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. La sua è una domanda come al solito intelligente. Essa pone una questione che deve essere oggetto di approfondimento. Mi propongo di sviscerarla e di riflettere prima di fornirle una risposta definitiva. È comunque chiaro che le aree di rifornimento e di gestione sia dell'*oil* sia del *food* costituiscono oggi per noi un introito nullo. Senz'altro esiste la possibilità di ricavare introiti notevoli da esse. In funzione delle gare che stiamo per bandire abbiamo prorogato fino a giugno le attuali concessioni, proprio per avere il tempo di trasformarci in Spa e di mettere a punto i bandi di gara. A giugno, cioè fra pochi mesi, partiranno le gare e vedremo quali offerte riceveremo. Certo, se esse fossero sovrapponibili a quelle che oggi ricevono le società autostradali (mediamente intorno ad 80 lire per litro di *oil* e all'8-10 per cento per quanto riguarda il *food*), si tratterebbe di cifre che cominciano ad essere estremamente interessanti.

Anche per quanto riguarda il raccordo anulare di Roma le nostre dichiarazioni non sono state capite completamente. Io ho inteso dire che il raccordo anulare (oggi consegnato per quei 18 chilometri e mezzo residui ove eseguire la terza corsia), una volta terminato l'intervento, che creerà chiaramente grossi disagi all'utenza ...

PRESIDENTE. Praticamente dall'Aurelia sino alla Cassia.

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Anche oltre, fino alla Salaria, fino alla diga di Castel Giubileo. È un grosso intervento che vale circa mille e 100 miliardi di lire. Quando sarà terminato (tra circa due anni e mezzo o tre) intenderemmo (fatte salve le verifiche che giustamente consiglia anche lei sulle aree di servizio) pedaggiare con una particolare modalità, cioè non creando caselli o barriere (perché sarebbe una follia con un traffico come quello romano) ma, riferendoci alle odierne barriere che si affacciano sul raccordo anulare (Roma Nord, Roma-L'Aquila, Roma Sud e Roma-Civitavecchia)

andare in interconnessione con gli attuali gestori, introducendo un sovrapprezzo che indico — a titolo di esempio — nella cifra di 0,50 euro per ogni transito che attraversa le barriere medesime.

PRESIDENTE. Quindi, praticamente favorendo i transiti locali, in quanto chi non utilizza grandi assi autostradali non sarebbe assoggettato al pedaggio.

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Certo, il traffico romano rimarrebbe esente.

PRESIDENTE. Sostanzialmente come già avviene sulle tangenziali milanesi.

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Sì, come avviene anche a Torino. Ciò potrebbe significare per l'ANAS, prendendo a riferimento l'importo indicativo di 50 centesimi di cui ho detto, un introito di circa 100 miliardi di vecchie lire, da destinare al miglioramento del servizio e delle condizioni di gestione del raccordo anulare.

Vengo alla rete autostradale. Sinora ho parlato dell'ANAS in qualità di società autonoma che diventerà una concessionaria (detto tra virgolette). Vediamo ora il ruolo dell'ANAS nei confronti dei concessionari, cioè il ruolo che essa oggi ha come concedente.

PRESIDENTE. Questa è una delle domande avanzate dal gruppo dei democratici di sinistra.

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Il panorama delle concessionarie autostradali in Italia è rappresentato da 24 società raggruppabili come segue: otto società, facenti capo al gruppo Autostrade, alle quali sono affidate 3.384 chilometri di rete (oltre il 58 per cento del totale); 13 società con azionariato misto (pubblico-privato), che gestiscono complessivamente 2.318 chilometri di autostrade; una società a capitale interamente privato, l'autostrada Torino-Milano Spa (ASTM) ed inoltre (oltre alla

società che gestisce il traforo del Monte Bianco) due società concessionarie di trafori a pedaggio, cioè la società italiana per il traforo del Gran San Bernardo e la società italiana per il traforo autostradale del Frejus per azioni (SITAF, che gestisce anche l'autostrada Torino-Bardonecchia A32).

Oltre alle autostrade in concessione la rete è composta anche da autostrade gestite direttamente dall'ANAS. Si tratta del grande raccordo anulare di Roma, del collegamento tra Roma e l'aeroporto internazionale di Fiumicino, dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e delle autostrade siciliane A19 Palermo-Catania e A29 Palermo-Mazzara del Vallo.

Il rinnovo degli atti convenzionali autostradali, ai sensi della legge n. 498 del 1992, occorso per la maggioranza delle società nell'anno 2000, rappresenta un fondamentale traguardo per lo sviluppo della rete autostradale, in quanto vengono recepite sostanziali innovazioni regolamentari tese: al potenziamento della rete infrastrutturale finalizzato al miglioramento degli standard di sicurezza e del servizio offerto agli utenti; a semplificare le procedure approvative; a risolvere tutte le tipologie di contenzioso pendente tra concessionario e concedente; ad intensificare il sistema di controlli da parte dell'ente concedente e ad affermare la natura privatistica del settore.

Il programma degli interventi previsto dalle nuove convenzioni autostradali è stato definito a seguito di approfondite indagini sulle situazioni di maggior carenza sulla rete viaria. In questa fase l'ANAS — e per esso la direzione autostrade della società — ha operato sulla base delle priorità che si possono così riassumere: assicurare alle autostrade tutti quei correttivi ritenuti necessari ed indispensabili per migliorare la sicurezza per l'utenza ed elevare il livello di servizio; migliorare la funzionalità e la fluidità dell'autostrada eliminando ogni forma di incongruenza tecnica con opere di adeguamento, introducendo anche opere di interconnessione diretta tra le autostrade intersecanti; potenziare e migliorare la

viabilità di adduzione, di raccordo e di allacciamento all'autostrada, con particolare riferimento ai grandi nodi delle aree metropolitane; inserire tutte le innovazioni gestionali atte a migliorare il servizio reso all'utenza; prevedere un piano manutentorio che permetta di mantenere un'elevata efficienza dell'autostrada.

Un importante dato di raffronto relativo agli interventi già avviati dalle varie società autostradali è il seguente: nel 2001 sono stati avviati 102 lavori, per un valore complessivo di circa 672 milioni di euro, mentre nel 2002 gli interventi « lanciati » sono stati 80, per un valore di circa 1.261 milioni di euro.

PRESIDENTE. Il dato riguarda anche le autostrade dell'ANAS in Sicilia ?

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. No, questo è un dato che riguarda le autostrade in concessione esterna.

Per quanto riguarda il programma di manutenzione ordinaria e straordinaria, questi interventi sono prevalentemente finalizzati al mantenimento della funzionalità delle opere.

In relazione agli aspetti legati alla sicurezza della rete autostradale, l'incremento dei livelli di sicurezza dell'utenza rappresenta una delle priorità che caratterizza l'operato dell'ANAS.

Le politiche per il miglioramento della qualità già avviate rispondono prevalentemente alle seguenti esigenze: miglioramento dell'informazione all'utenza; riduzione dei tempi di attesa ai caselli; incremento della qualità per i servizi offerti nelle aree di sosta; redazione di una completa carta dei servizi; adozione di misure per la riduzione dei disagi all'utenza; interventi di miglioramento ambientale; certificazione di qualità; coordinamento con le forze di pubblica sicurezza e coordinamento dell'attività di pronto intervento.

Precedentemente, quando sono stati citati gli interventi relativi alla sicurezza sulle strade ed autostrade ANAS, avrei dovuto sottolineare un passaggio impor-

tante. Abbiamo svolto un censimento su ogni compartimento di tutte le strade gestite dalla società — circa 20.000 chilometri rimasti dopo il decentramento — eseguendo una « mappatura » puntuale del numero di incidenti registrati. Su ogni grande arteria sono stati individuati i punti in cui, statisticamente, si registra un determinato numero di incidenti e quindi le percentuali di possibilità di incidenti. Lo studio è stato da noi denominato « i punti neri » della rete stradale ed autostradale (ripeto sempre quella gestita dall'ANAS) ed attraverso di esso sono state individuate, per sommi capi, le motivazioni a cui poteva essere ricondotta l'elevata possibilità di incidente e sono stati svolti progetti preliminari per trovare formule tecniche per il superamento di questo aspetto (ad esempio la rettifica di una curva, l'eliminazione di uno svincolo, delimitazioni di velocità, barriere di sicurezza sia ai lati sia come intervia), interventi importanti per limitare il numero di incidenti.

Il valore complessivo di questi interventi è di circa 2.645 milioni di euro, su cui abbiamo già iniziato ad operare prevedendo di investire eventuali risorse aggiuntive, che potremmo anche drenare dai residui passivi, per affrontare questa tematica particolarmente importante sia dal punto di vista sociale sia da quello morale.

PRESIDENTE. Ed economico, perché gli incidenti hanno un costo anche in termini sanitari.

VINCENZO POZZI, Amministratore e presidente dell'ANAS. Tra le opere previste ai sensi della legge obiettivo n. 443 del 2001, che compongono il primo programma del CIPE, si riportano gli interventi riferibili al settore autostradale, tra cui il completamento del corridoio autostradale 5, la Brescia-Bergamo-Milano, il passante di Mestre, l'asse autostradale Cecina-Civitavecchia (la cosiddetta Tirrenica), la Palermo-Messina, la variante di Valico, il collegamento Campogalliano-Sassuolo, la nuova Romea, cioè il collegamento tra Mestre e Ravenna.

Su questo corridoio (che collega Trieste, Ravenna, Cesena, Terni e si immette sull'autostrada A1 vicino Orte) stiamo sviluppando diverse idee importanti. Si tratta della nostra superstrada E45, che costituisce l'esempio di attuale strada a scorrimento veloce che, con opportune integrazioni (ad esempio l'allargamento della sede stessa) può essere trasformata in autostrada. Quindi, con gli sviluppi futuri del nord-est, sia italiano, sia, specialmente, europeo e con tutti gli interventi citati (la terza corsia da Trieste a Venezia, la nuova Romea, e questo corridoio di penetrazione nel centro Italia) tale strada, a mio avviso, potrà diventare un'importantissima alternativa alla A1, sollevando quest'ultima da parte dei flussi di traffico. Ricordo infine la Salerno-Reggio Calabria e la Palermo-Messina che sono dei nostri assi autostradali.

Tra le opere più significative che, in parte, ho già ricordato, cito l'adeguamento della tratta autostradale Firenze-variante di valico (la nuova Firenze-Bologna), l'autostrada pedemontana lombarda, il collegamento autostradale Asti-Cuneo, la direttissima Milano-Bergamo-Brescia, il raccordo autostradale della Valtrompia (Brescia-Lumezzane), la nuova autostrada Livorno-Civitavecchia e la nuova Romea (Ravenna-Venezia).

Passo ora ad affrontare i temi riguardanti la disciplina dell'aggiornamento tariffario. In merito all'approvazione delle tariffe di pedaggio si rappresenta che, con la registrazione da parte della Corte dei conti delle convenzioni autostradali, le procedure di aggiornamento delle tariffe sono effettuate in conformità del punto 1.2 della deliberazione CIPE del 20 dicembre 1996 sulla base del meccanismo del *price-cap*.

Come previsto negli atti convenzionali revisionati dalle società concessionarie di autostrade, in applicazione della formula del *price-cap*, dal 1° gennaio 2003 scattano specifici adeguamenti tariffari. Per non pregiudicare il formarsi di risorse a sostegno dei piani di investimento programmati, ma vincolando gli incrementi tariffari allo scopo per cui sono stati autoriz-

zati, è stato chiesto alle società appartenenti a tale categoria di accantonare in apposito fondo del passivo patrimoniale del bilancio di esercizio — vincolato ai nuovi investimenti — parte degli introiti derivanti dall'incremento tariffario previsto negli atti convenzionali, legato al parametro « x » della formula del *price-cap*.

PRESIDENTE. In pratica una sorta di autofinanziamento.

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Sì, una riserva a fini di autofinanziamento. La percentuale di tale accantonamento è proporzionale agli investimenti non ancora realizzati, rispetto alle previsioni contenute nei piani finanziari vigenti.

PRESIDENTE. Quindi se non si realizzano gli investimenti, non si dovrebbero avere aumenti tariffari.

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Oltre a ciò che giustamente ricordava ora il presidente, si accantonano delle somme destinate a quei finanziamenti, come una sorta di legge speciale avente ad oggetto tali lavori.

PRESIDENTE. Ricordo al riguardo quanto sostenuto in una precedente occasione dal viceministro Martinat.

MARISA ABBONDAZIERI. Credo che ci si riferisca al passaggio ad un meccanismo di intervento « a monte » invece che « a valle ».

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Credo che il viceministro Martinat abbia fatto riferimento alla realtà dei fatti, ossia a quanto contenuto nella convenzione, che essendo scritta in termini assai chiari, non è soggetta ad interpretazioni di sorta.

Nella convenzione tra ANAS ed Autostrade risulta chiaro che gli interventi che vengono programmati danno origine ad un incremento tariffario che parte solo ed esclusivamente allorché il progetto abbia

ottenuto l'approvazione della conferenza dei servizi, sia stato consegnato ed il lavoro continua a progredire verso il completamento seguendo determinati stadi di avanzamento. Se i lavori si bloccano per qualsiasi motivo, allora non vi sarà più incremento tariffario.

PRESIDENTE. È appunto quanto sostenuto dal viceministro Martinat.

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Vorrei citare ora alcuni aspetti salienti introdotti dall'ANAS in sede di aggiornamento del piano finanziario: il riconoscimento del primo aumento tariffario relativo ai nuovi investimenti soltanto dopo l'approvazione del progetto da parte della conferenza dei servizi o del CIPE per le opere inserite nella legge obiettivo; il riconoscimento dei successivi incrementi tariffari, relativi ai nuovi investimenti, solo ad inizio dei lavori ed in proporzione allo stato di avanzamento dei lavori consuntivati annualmente rispetto alle previsioni di piano finanziario; la possibilità di stralciare dalla convenzione — questo è un aspetto importante — gli investimenti che, per cause di forza maggiore, non possono essere realizzati, con contestuale inserimento di altri interventi e rideterminazione del livello tariffario alla luce degli incrementi eventualmente già applicati; la revisione, alla fine di ogni quinquennio, di tutti i piani di convalida economici, al fine di tener conto, nella determinazione della variabile « x », della formula del *price-cap*, anche del recupero degli scostamenti, in più ed in meno, dell'andamento del traffico rispetto a quello previsto nel piano finanziario, che si fossero verificati nel quinquennio precedente; il mancato riconoscimento tariffario per i superamenti di spesa previsti per la riproposizione degli investimenti già assentiti in concessione con la convenzione del 4 agosto 1997 e successivi atti aggiuntivi; il riconoscimento di incrementi tariffari per la realizzazione di nuovi investimenti, diluiti su un periodo di dieci anni, al fine di ridurre l'impatto sugli utenti, attraverso la predisposizione di piani di

convalida economica per ogni singolo nuovo investimento commisurati al WACC della concessionaria.

Questi sei punti sono importanti e fortemente innovativi, lo dico ad onore del direttore che ha seguito questa lunga, laboriosa e non facile trattativa (durata circa otto mesi) che ha portato a momenti di fortissimo attrito con la concessionaria. Alla fine di questi otto mesi, il 23 dicembre ultimo scorso, abbiamo siglato questa convenzione che, a nostro avviso, rende un importante servizio sia agli utenti sia allo Stato. Ciò in quanto la società Autostrade, con la stipula di questa convenzione, si impegna ad eseguire, entro il 2038, investimenti per un ammontare di 24 miliardi di euro (comprese le manutenzioni). La cosa più importante è, a mio avviso, l'impegno ad eseguire poco meno della metà di questi investimenti (11,5 miliardi di euro) entro il 2009. Ricordo la condizione che la mancata realizzazione di tali investimenti comporta tutte quelle conseguenze sulle tariffe che abbiamo ricordato poc'anzi.

PRESIDENTE. Mi sembra una svolta rispetto alla cultura della società Autostrade quando faceva parte del gruppo IRI.

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. È una svolta sia per la società Autostrade, che cambia completamente registro, sia per le altre società concessionarie. Man mano che scadranno le varie convenzioni, l'accordo con le Autostrade costituirà per noi un punto di riferimento.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegnere Pozzi per la sua relazione ed autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna della documentazione consegnata dall'ANAS. Relativamente al prosieguo dei nostri lavori, mi sembra opportuno che i colleghi pongano le loro domande e, una volta espletata tale fase, il presidente Pozzi potrà fornire risposta, tenendo ovviamente conto del tempo che ci rimane in relazione agli

impegni dell'Assemblea. La trattazione delle domande inevase potrebbe essere poi rinviata ad una successiva seduta, come del resto abbiamo già fatto nel passato in altre audizioni.

FRANCESCO STRADELLA. Desidero in primo luogo ringraziare l'ingegnere Pozzi per la sua completa ed esauriente relazione. Non avevamo dubbi sulla sua capacità ed oggi abbiamo conferma della validità del lavoro sin qui svolto dall'ANAS, ma anche di quello che il Governo si appresta a svolgere per il riordino di un così importante comparto della nostra economia. Però, proprio in relazione all'importanza dell'argomento al nostro esame, mi pare inopportuno contingentare i tempi di esposizione dei colleghi. Propongo invece di svolgere gli interventi effettuabili nel restante lasso di tempo rimasto e di rinviare gli altri ad una prossima riunione. Non possiamo limitarci a fare delle mere domande all'ingegner Pozzi, ma è opportuno poter svolgere anche delle considerazioni.

PRESIDENTE. Venendo incontro alla giusta osservazione del collega Stradella, propongo di procedere nel modo da lui indicato, cioè utilizzando la seduta destinata al seguito di questa audizione anche per fare le domande o svolgere le considerazioni che oggi non sarà possibile fare.

MARISA ABBONDANZIERI. Ringrazio anch'io il nostro ospite al quale rivolgo due domande sintetiche. Quanto al pedaggiamento stradale, oltre a quanto da lei detto, c'è dell'altro? In altri termini, si pensa di sottoporre a pedaggiamento situazioni diverse da quelle di cui lei ci ha parlato? Passo all'altra domanda. Qual è il ruolo dell'ANAS rispetto ai cinque progetti pilota in *project financing* (quelli di cui alla delibera del 31 ottobre ultimo scorso)?

BASILIO GERMANÀ. Parto dagli aspetti salienti introdotti dall'ANAS per il piano finanziario. Al punto 2 vi è il riconoscimento dei successivi incrementi tariffari relativi ai nuovi investimenti solo

all'inizio dei lavori. Perché all'inizio dei lavori? Caso mai alla fine dei lavori, o in base all'avanzamento degli stessi.

Passo alle problematiche collegate alla sicurezza. Quasi tutte le nazioni che ci circondano hanno le famose aree di sosta ove, secondo la normativa comunitaria, ogni quattro ore gli autotrasportatori dovrebbero fermarsi. Su tale tema mi rivolgo a lei ma anche ai colleghi parlamentari. Perché non si vara una legge che consenta al cittadino in possesso di una proprietà confinante con la rete autostradale di realizzare piazzole di sosta? Spesso gli autotrasportatori si lamentano, perché non sanno dove sostare. Ne parlo con i vari ministri da dieci anni, ma nessuno ha risolto il problema. Mi sembra che sia venuto il momento per farlo o quanto meno per affrontarlo.

Il terzo aspetto che tocco concerne i residui passivi. Tra essi abbiamo mai considerato tutte le opere che oggi l'ANAS ha in carico o sta per trasferire o ha trasferito alle regioni, le quali hanno bisogno di manutenzione, essendo quasi cadenti? Inoltre, questo patrimonio dell'ANAS — che doveva essere dismesso già anni fa — che fine farà? Se penso alla mia regione, la Sicilia, mi sovviene che nelle zone ove non esistono più strade dell'ANAS si vedono quei casolari, dal caratteristico colore, abbandonati.

Veniamo agli accessi relativi alle strade ANAS ed alla cartellonistica. Gli *advisor* hanno mai considerato che non è stato mai pagato l'accesso dalle strade ANAS ai terreni privati e che esiste una cartellonistica abbandonata da sempre, per la quale pochi hanno pagato?

Circa le assunzioni e la forza lavoro, mi auguro che il criterio di scelta sia cambiato rispetto al passato. Ricordo che un giorno il ministro Nesi venne a dirci che erano state fatte venti assunzioni sulla Salerno-Reggio Calabria, mentre a me ne risultavano circa duemila. Spero che il criterio sia cambiato e non si vada più ad assumere il ragazzo che deve ancora laurearsi in giurisprudenza, ma a selezionare ingegneri, geometri, architetti, geologi.

Quanto al ponte sullo stretto di Messina, l'ANAS è proprietario per un 12,50 per cento della società Stretto di Messina, istituita con legge dello Stato nel 1971. Si è mai pensato agli snodi che eventualmente dovrebbero essere realizzati? Esiste un progetto pronto, visto che dovremmo iniziare i lavori nel giro di pochi anni?

Lei ha fatto riferimento anche agli incidenti stradali. Intendeva riferirsi ad una casistica legata alla mortalità o agli incidenti in generale? Chiedo ciò perché, se ci riferissimo alla mortalità e all'invalidità permanente o, piuttosto, al mero numero di incidenti, il discorso potrebbe cambiare.

Sulla produzione di un progetto di barriere, ritengo che l'ANAS (o il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) dovrebbe stabilire (cosa finora fatta da una sola regione in Italia) un progetto-tipo, in modo tale da evitare le più svariate difformità oggi esistenti. Dobbiamo avere una barriera unica in Italia e non cinquanta tipi diversificati anche secondo il tipo di Governo esistente. Mi sembra giunta l'ora di finirla e di dar modo a tutti di lavorare con una certa serenità.

Ultima questione, anche se di poco conto. Mi sembra opportuno che lei, amministratore da poco, verifichi quali sono le spese per il consiglio di amministrazione. Si tratta di un aspetto sul quale vorremo degli elementi informativi per renderci conto, visto che ciò nel passato non è mai stato fatto.

PRESIDENTE. Vorrei fare delle osservazioni e porre anch'io delle domande. Visto che la società è operativa dal 19 dicembre 2002, mi chiedo se dovete fare un bilancio intermedio per la piccola parte relativa al 2002, oltre a quello per il 2003. Passo alla seconda domanda. Lei ha parlato dei residui, ma esiste in proposito anche un problema di contenzioso piuttosto consistente, a fronte del quale c'è una appostazione a residuo. Allora, questo residuo va a capitale ma è poi ipotecato dal contenzioso (che probabilmente darà luogo a transazioni perché risalente a fatti molto addietro nel

tempo) e quindi non rappresenta più capitale, perché finalizzato alla chiusura del contenzioso stesso.

Inoltre, ho visto nelle *slide* proiettate che i lavori, al 30 settembre 2002, rappresentano un valore di circa 2.570 milioni di euro e che la previsione di spesa nel triennio 2002-2004 è pari a circa 2.993 milioni di euro. Vorrei sapere se nel triennio considerato siano comprese le somme di lavori considerati al 30 settembre 2002.

FRANCESCO BRUSCO. Probabilmente sarò ripetitivo, poiché i colleghi che mi hanno preceduto hanno già posto alcuni quesiti che riproporrò, spero in maniera integrativa.

Innanzitutto, riferendomi al pedaggio, mi sembra che si facesse riferimento anche alle strade statali e non soltanto alle autostrade.

Inoltre — non vorrei che il mio intervento apparisse demagogico — lei, presidente Pozzi, quando, a titolo personale, soggettivo, ha elencato le aree più significative, non ha citato la Salerno-Reggio Calabria. In realtà noi scontiamo un credito quasi secolare di una infrastruttura, la Salerno-Reggio Calabria, strategica se intendiamo unire il nord al sud — come viene detto in molte occasioni — alla quale bisognerebbe prestare una particolare attenzione considerando anche la possibilità di un pedaggio differenziato, qualora il pedaggio sia considerato inevitabile. Non dobbiamo dimenticare che buona parte di questa area estesa del paese non è servita da una via di comunicazione alternativa (le infrastrutture nel settore ferroviario, ad esempio, sono assenti in molte realtà interne).

Recentemente abbiamo approvato una proposta di legge avanzata dall'onorevole Realacci ed altri colleghi con riferimento allo spopolamento della zona meridionale del paese. Penso che si tratti semplicemente di una *boutade* massmediatica perché siamo riusciti a sottolineare l'importanza della questione, ma non a trovare la soluzione per contrastare lo spopolamento. Dovremmo, invece, osservare

con più attenzione le problematiche esistenti. Con riferimento alle infrastrutture viarie del sud, se è inevitabile l'introduzione del pedaggio — dato che ci si sta avviando verso la costituzione di una società privata —, la considerazione del pedaggio differenziato potrebbe essere una soluzione di solidarietà (considerato anche — ripeto — la mancanza di un'opzione diversa da quella su gomma).

Inoltre, presidente Pozzi, in riferimento alle aree di rifornimento e ristorazione, mi auguro che sarà preso in considerazione un sistema di gare che non privilegi, ancora una volta, le grandi società, ma lasci la possibilità (mi riferisco al criterio di trasparenza che dovrebbe presiedere a ogni attività amministrativa) anche a coloro che vivono ed operano nel sud di investire in questo settore attraverso, ad esempio, una maggiore elasticità ed accessibilità a tali gare.

A proposito dei dipendenti, vorrei esprimere la raccomandazione di considerare attentamente l'origine geografica delle risorse umane per evitare che, in nome di una qualità che non penso possa essere circoscritta a determinate aree geografiche, la loro provenienza abbia un unico punto di riferimento. Spesso, infatti, nel passato, è accaduto che gli alti funzionari, i consulenti, gli ingegneri ed i geometri provenissero quasi sempre da un'unica parte del paese.

Infine, vorrei notare che non è stato citato il cosiddetto corridoio 8 riguardante il collegamento del Mezzogiorno con l'est, che probabilmente non rientra nel tema affrontato nell'audizione.

DONATO PIGLIONICA. Il corridoio 8 riguarda la Puglia e attraversando il mare si dirige verso il Mar Nero.

TINO IANNUZZI. Ringrazio l'ingegner Pozzi per la sua presenza e per la sua relazione. L'attuale giornata, apertasi con l'intervista resa dal presidente della Infrastrutture Stato Spa, Monorchio, al *Corriere della Sera*, dovrebbe essere attraversata da una riflessione attenta e serrata, perché da essa si evince che il criterio così ampio,

indistinto e generico di identificazione delle priorità infrastrutturali, che fa da sfondo alla cosiddetta legge obiettivo, è destinato a crollare dinanzi alla realtà. Infatti, nelle considerazioni svolte dal ragionier Monorchio si evidenzia come sarebbe necessario avere il coraggio di stabilire un numero ristretto di griglie prioritarie effettive, cinque o sei (lui cita la variante di Valico, il passante di Mestre, la Milano-Brescia, la rete autostradale e ferroviaria del Meridione, i sistemi idrici, fornendo quindi anche una garbata ma significativa indicazione sulla valutazione del ponte sullo stretto di Messina all'interno dell'elenco delle priorità del Mezzogiorno). Penso che su ciò il Parlamento ed il Governo debbano avviare una riflessione complessiva, perché questa intervista testimonia che aver creato un percorso legislativo e finanziario di pretesa specialità per un elenco di 300 grandi opere ha distrutto il criterio delle vere priorità — che non possono essere in numero così copioso — e rischia di distruggere anche la generalità delle opere medio-piccole che interessano molti territori.

Entrando nel merito degli argomenti affrontati nell'audizione, lei, ingegner Pozzi, ha parlato, per quanto riguarda la sicurezza stradale, di una « mappa » che sarebbe stata curata dagli uffici dell'ANAS per la identificazione dei punti di maggiore pericolo, i « punti neri », nelle arterie stradali ed autostradali su cui si registra un elevato tasso di incidenti (qualora potesse essere resa pubblica e fornita alla Commissione, rappresenterebbe un dato di grande interesse anche per le regioni e per gli interventi da compiere in sinergia con il Governo) affermando di destinare a questi interventi risorse per circa 2.600 milioni di euro. Vorrei sapere in quali tempi e con quali modalità si pensa di coprire i finanziamenti necessari per fronteggiare una spesa necessaria e primaria, ma ingente.

In merito ai già citati problemi della Salerno-Reggio Calabria, aggiungo che una parte del rafforzamento della struttura tecnico amministrativa dell'ANAS sembra riguardare il monitoraggio degli appalti.

Mi pare di capire — ne chiedo conferma all'ingegner Pozzi — che questo rafforzamento vada nella direzione di potenziare ed incrementare la fase dei controlli amministrativi preventivi sull'intero e articolato sistema degli appalti, con particolare attenzione al delicatissimo nodo dei subappalti. Vorrei sapere se, in prospettiva, questa rappresenta una precisa scelta politica, tesa quindi a rafforzare progressivamente la struttura per evitare che il monitoraggio degli appalti esca dalla sfera della vigilanza amministrativa e sia rimesso al momento, drammaticamente patologico, in cui si concretizza un'ipotesi di reato, di illegalità e vi è l'intervento dell'autorità giudiziaria, con il ricorso anche a strumenti di interdizione dello svolgimento dei lavori, conseguenti all'utilizzazione dei percorsi giudiziari. Considero opportuno un approfondimento su tali aspetti.

Ricordo inoltre che per la Salerno-Reggio Calabria è stato avviato l'esperimento dei maxi lotti, cioè lo sforzo di accorpate più lavori in lotti unici; già a partire da marzo vi dovrebbe essere l'aggiudicazione del primo maxi lotto. Vorrei un ragguaglio preciso ed articolato sui 6 maxi lotti previsti per il completamento delle opere della Salerno-Reggio Calabria.

Infine mi permetto di chiedere all'ingegner Pozzi un approfondimento su una questione specifica (ma di valenza nazionale) che ha interessato sia l'ANAS nazionale sia il compartimento di Napoli (se ne è occupato l'ingegner Marsi). Mi riferisco al progetto di potenziamento del tratto tra Mercato San Severino e Salerno del raccordo autostradale A30. Ho ricevuto su questa vicenda una comunicazione da parte dell'ingegner Pozzi, di cui lo ringrazio, riguardante il potenziamento dei meccanismi di controllo e sorveglianza di quello che è uno dei punti più delicati quanto a incidenti e mortalità. Questo progetto si trova ora nella fase di conferimento dell'incarico di progettazione preliminare e definitiva e di studio di fattibilità ambientale affidato alla società Bonifica Core di Roma.

Si è quindi svolta una serie di incontri con la regia del compartimento ANAS di Napoli, per far sì che, nella fase della progettazione, *ab initio*, gli enti locali trasmettano le proprie osservazioni e si possa procedere così di pari passo, tenendo conto delle esigenze del territorio e di quelle dei progetti ed evitando incertezze, ostacoli vari e perdite di tempo, così diffusi nella storia dei progetti delle opere pubbliche italiane. Al riguardo, vorrei sapere qual è la posizione dell'ANAS in ordine al futuro di questa progettazione preliminare e definitiva ed al potenziamento di questa bretella autostradale che è stata inserita nella legge obiettivo come parte integrante nell'ambito dei lavori di ammodernamento e potenziamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per il loro intervento.

Ricordo che nella prossima seduta vi potranno essere ulteriori interventi dei colleghi, ai quali seguirà la replica dell'ingegner Pozzi.

Rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

La seduta termina alle 15,25.

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

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 3 marzo 2003.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO