

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIETRO ARMANI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE
FRANCESCO STRADELLA

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).

Seguito dell'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, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, il seguito dell'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.

Ricordo che nella seduta del 28 gennaio scorso si è svolta l'illustrazione dei temi dell'audizione da parte dell'ingegner Pozzi, a seguito della quale vi sono stati interventi da parte di alcuni colleghi, che hanno posto quesiti e formulato osservazioni.

Come i membri della Commissione riorderanno, in quella occasione si è convenuto che ulteriori interventi possano

avere luogo nella seduta odierna, dando la precedenza ai rappresentanti dei gruppi che non si sono ancora espressi e consentendo, successivamente, eventuali interventi ad altri colleghi che non abbiano già preso la parola.

Dopo tali interventi, darei quindi la parola al presidente dell'ANAS, Vincenzo Pozzi, che potrà replicare anche ai quesiti posti nel corso della precedente seduta. Al riguardo, mi limito soltanto a sollecitare i deputati, che intendano intervenire, a non comprimere in misura eccessiva il tempo a disposizione del presidente dell'ANAS per la sua replica.

FABRIZIO VIGNI. Ho letto con attenzione la relazione illustrata dal presidente dell'ANAS e in questo mio intervento desidero porre alcune domande sulla questione dei residui passivi e su quella delle tariffe autostradali. È mia intenzione, però, chiedere anzitutto al presidente Pozzi dei chiarimenti in merito agli ultimi avvenimenti che hanno visto coinvolta l'ANAS, mi riferisco agli arresti di Milano, che seguono di poche settimane quelli relativi all'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Voglio ricordare che in relazione a questi avvenimenti il gruppo dei democratici di sinistra ha già presentato un'interrogazione al Governo ed ha preannunciato, sia alla Camera sia al Senato, la presentazione di proposte di legge per l'istituzione di una Commissione d'inchiesta parlamentare. Noi siamo estremamente preoccupati che tornino ad esplodere gravi vicende di illegalità e di corruzione che interessano, in generale, il sistema dei lavori pubblici e, in particolare, l'ANAS.

Prima di entrare nel merito della questione desidero fare alcune premesse. In primo luogo, è chiaro che non spetta a

nessuno di noi sostituirsi alla magistratura, alla quale spetta accertare i fatti e le responsabilità. Noi vogliamo che si colpisca con rigore e severità ogni forma di illegalità.

Non è nostra intenzione utilizzare questi avvenimenti a fini di strumentalizzazione politica. Il problema fondamentale dell'ANAS è che, in tutti questi anni, ha cambiato più volte forma giuridica, statuto e amministratori, ma non abbastanza la sua struttura, abitudini e comportamenti che, in gran parte, risalgono ancora al periodo pre-tangentopoli. Non sarebbe corretto caricare tutti i problemi sulle spalle dell'attuale gestione, ma neppure scaricarli tutti sulle precedenti gestioni. Del resto, facendo riferimento agli ultimi avvenimenti, è vero che le vicende giudiziarie relative all'autostrada Salerno-Reggio Calabria sono sorte durante la precedente gestione, ma quelle di Milano sono avvenute durante l'attuale gestione.

Da parte nostra abbiamo rimproverato e rimproveriamo al Governo atteggiamenti e scelte politiche che, a nostro avviso, hanno fatto abbassare la guardia nella lotta alla illegalità.

Io ritengo, ad esempio, che da parte del Governo sia stato grave e sbagliato utilizzare — a più riprese — determinate espressioni e determinati toni: penso all'espressione « convivere con la mafia » usata dal ministro Lunardi oppure alla frase che lo stesso ministro pronunciò in questa Commissione quando definì la legge Merloni frutto di un clima di caccia alle streghe del periodo di tangentopoli. Continuo a pensare che in quel periodo c'erano i ladri non le streghe.

Poi possono essere stati commessi degli errori e fatte delle cose giuste ma il problema esisteva, in particolare nel settore dei lavori pubblici, e fu giusto affrontarlo da parte della magistratura e fu giusto tentare di affrontarlo da parte del legislatore con norme più severe.

Credo che messaggi di questo tipo, lanciati dal Governo, nel corso di questi mesi, insieme alla delegittimazione nei confronti della magistratura, abbiano fatto abbassare pericolosamente la guardia.

Abbiamo poi rimproverato al Governo di aver mutato le regole dei lavori pubblici in modo tale da abbassare i livelli di trasparenza e di legalità. Anche qui dobbiamo intenderci: nessuna legge, di per sé, garantisce in modo assoluto l'assenza di corruzione e di illegalità e tuttavia noi abbiamo denunciato — prima sulla legge obiettivo poi sulle modifiche alla legge Merloni-ter, con la legge n.166 del 2002 — come in diversi casi ci si trovasse di fronte ad un pericoloso abbassamento delle soglie di trasparenza e di legalità. Lo stesso hanno fatto a suo tempo anche la Commissione antimafia e il procuratore Vigna.

Ho letto un giudizio del presidente Pozzi, subito dopo le vicende della Salerno-Reggio Calabria, in base al quale, se riportato correttamente dalla stampa, tramite il *general contractor* si potrebbe riuscire meglio nell'opera di controllo. Non so se questa sia stata una sua esatta espressione ma mi permetto di avere un'opinione — spero sbagliata — del tutto diversa e molto più pessimistica. Temo che con il *general contractor* sarà ancora più difficile gestire la filiera degli appalti in modo trasparente.

In ogni caso, per quanto riguarda la politica del Governo credo che sarebbe necessario, di fronte al riesplodere di vicende di corruzione nel settore dei lavori pubblici, rialzare la guardia sia nei messaggi e nelle parole che si usano sia nelle regole che si prevedono, cambiando radicalmente rotta rispetto a quella seguita in questi mesi.

Per quanto riguarda l'ANAS, lo spaccato che emerge da queste vicende è assolutamente preoccupante. A questo poi si aggiunga anche la relazione dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici recentemente consegnata al Parlamento. Molti colleghi avranno potuto leggerla e quindi ne cito solo un breve passaggio. Si tratta di una relazione molto preoccupata e preoccupante che in conclusione segnala come, a parere dell'Autorità per i lavori pubblici: « il sistema degli appalti ANAS presenta disfunzioni, rilevanti aumenti di tempi e costi con pregiudizio per l'efficienza, l'efficacia e l'economicità del-

l'azione pubblica. Tale situazione che risulta diffusa nel territorio nazionale, acquisisce un rilievo particolare con riferimento all'intervento sulla Salerno Reggio Calabria ».

L'insieme di queste considerazioni ci porta a ritenere che siano necessari provvedimenti molto forti, immediati, molto profondi e radicali, per prevenire al massimo livello possibile fenomeni di corruzione e di illegalità e per « risanare » l'intera struttura dell'ANAS. È necessaria una forte determinazione nel fare questo lavoro di risanamento. Se si procederà in questa direzione i provvedimenti assunti avranno il consenso e il sostegno della opposizione, purché lo si faccia subito, rapidamente e con molta determinazione.

Chiedo perciò al presidente Pozzi risposte precise su cosa si intenda fare. Credo che tanto più forte e credibile sarà l'azione di prevenzione e di lotta alla corruzione e all'illegalità quanto più alti saranno, da parte dell'azienda stessa e del suo vertice, il rigore etico e la moralità nella gestione dell'ente. Dico ciò perché recenti articoli di stampa e interrogazioni parlamentari segnalano gravi e inaccettabili vicende di assunzioni, segnalazioni, raccomandazioni che vedrebbero coinvolti uomini di Governo, a partire da ministri, e dirigenti dell'ANAS; anche su questo chiedo una risposta da parte del presidente Pozzi, prima ancora della risposta del Governo alle interrogazioni. Segnalo questa vicenda perché credo che oggi un'azione forte ed efficace, come è necessaria, per il risanamento dell'ANAS e per la lotta alla corruzione richieda, a partire dai massimi livelli dirigenziali di questa azienda, un grande rigore etico nella gestione quotidiana. Altrimenti i proclami non sono credibili.

Vengo al tema dei residui passivi, che, negli anni, questa Commissione ha affrontato cercando di comprenderlo ma senza mai riuscirci bene fino in fondo. Ricordo che, a più riprese, il precedente presidente dell'ANAS, alle domande rivolte sull'entità e sulla tipologia dei residui passivi, rispondeva che esistevano realmente dei residui passivi ma che questi non corrispondevano

nella realtà a quanto appariva formalmente perché una parte consistente di queste risorse erano in sostanza già impegnate per interventi programmati; quindi solo una parte di queste sono effettivamente dei residui passivi e delle risorse disponibili.

Quindi vorrei sapere se quando il presidente Pozzi cita residui per 12 mila miliardi di vecchie lire si riferisce a residui passivi intesi come risorse effettivamente non spese e non impegnate su interventi previsti e quindi effettivamente disponibili.

Un'altra domanda riguarda le tariffe autostradali. Avevamo apprezzato il modo con cui l'ANAS aveva discusso ed esplicitato la propria posizione. Penso ad esempio non solo all'aver vincolato l'aumento delle tariffe all'effettivo avvio degli investimenti ma anche alla questione di tariffe collegate all'inflazione programmata o all'inflazione reale. Noi riteniamo che sarebbe giusto e necessario tenerle vincolate all'inflazione programmata, considerato che questo ad esempio avviene anche per quanto riguarda il rinnovo dei contratti di lavoro.

Devo dire che non altrettanta convinzione come quella dimostrata dall'ANAS è stata successivamente mostrata dal Governo nella gestione di questa vicenda, peraltro non ancora conclusa e sulla quale deve pronunciarsi il CIPE. Le chiedo, presidente Pozzi, se ritiene opportuno esprimere un parere anche su questo tema.

TOMMASO FOTI. Vorrei iniziare da alcune considerazioni e valutazioni di ordine politico riguardanti l'ANAS, perché penso che la maggioranza, il Governo e anche il consiglio di amministrazione non abbiano scheletri nell'armadio. Ben vengano le commissioni di inchiesta sull'ANAS, spero solo che non portino conclusioni di insabbiamento perché in certi ambienti il sistema delle cosiddette tangenti è radicato. Ricordo a tale proposito la denuncia fatta nelle aule parlamentari dal senatore Giorgio Pisanò negli anni '70, allorquando accusò alcuni ministri dell'epoca (al riguardo si scriveva « leader » e si leggeva « lader »), che poi sono stati celebrati come « salvatori della patria »!

Criticare sul piano politico alcune affermazioni è legittimo, ma ciò va inserito nel contesto naturale. Quando il ministro Lunardi ha affermato che bisogna convivere con la mafia, non ha, forse, detto una verità rispetto a coloro i quali fanno di peggio, cioè « connivono » con la stessa? Non è, forse, vero che la legge Merloni-ter non ha risolto il problema della corruzione, a tal punto che, oggi, quest'ultima è più scientifica di prima? Abbiamo i cartelli di società che si mettono d'accordo per spartirsi gli appalti e il comune di Milano ha fatto emergere tale situazione: alla stessa società fanno capo 15-20 imprese che alterano i numeri dell'appalto.

Non penso che la corruzione si risolva per legge, ma ritengo che — mi dispiace che non sia stato evidenziato — nella relazione dell'ingegner Pozzi emerga un dato importantissimo: chi ha inventato il monitoraggio sulla Salerno-Reggio Calabria? Chi ha istituito nel giugno del 2002 un'apposita commissione, incontrandosi con i prefetti del luogo, per una verifica periodica delle attività? È evidente che su appalti di questo tipo o ci sono delle sedi di controllo o, diversamente, non serve.

Ho letto il parere e la relazione che il presidente dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici ha consegnato alla Camera dei deputati, ma non si tratta di appalti recenti e sapevamo tutti quali erano i problemi in quella zona. Allora, perché non sono stati effettuati immediatamente controlli a campione? Non penso che le commissioni servano per impedire la corruzione, però possono servire all'amministrazione per verificare quegli aspetti anomali che diversamente sfuggono.

Ritengo che le dichiarazioni dell'ingegner Pozzi, rese agli organi di informazione, siano estremamente puntuali. Infatti, non penso che si debbano criminalizzare tutti i capi comparto perché in uno si è realizzata una certa situazione, ma è giusto e doveroso che gli stessi si assumano oneri ed onori di tale carica. Ieri ho partecipato ad una riunione presso la prefettura di Piacenza relativamente ad una situazione di appalti, e credo che

bisognerebbe chiarire definitivamente il ruolo svolto dalle sovrintendenze quando, con lavori consegnati ed appaltati, intervengono e revocano il parere favorevole che avevano precedentemente espresso. In alcune regioni vi è la difficoltà oggettiva — lo diceva il capo comparto ANAS della regione Emilia-Romagna — di intendersi sulla convocazione della Conferenza di servizi, a tal punto che la regione Emilia-Romagna ritiene che l'ANAS non debba convocarla ma, dopo aver raggiunto certi accordi, ciò spetti ad altra autorità: quindi, la legge prescrive una cosa, la regione non dà la conformità di destinazione urbanistica e, di fatto, gli appalti sono bloccati da pastoie burocratiche. Dubito che su queste ultime non guadagni chi opera nel torbido perché sono proprio le pastoie burocratiche che, per essere superate, favoriscono il meccanismo di « ungerle le ruote ». Ho sentito criminalizzare la « legge obiettivo » che ha l'unico pregio di velocizzare alcune procedure: certamente, bisogna controllare gli atti, ma velocizzare significa anche evitare che una persona che richiede per la ventesima volta un parere, debba dire anche quanto gli costi.

Penso che l'ANAS stia facendo dei passi avanti notevoli e, oltretutto, la legge finanziaria di quest'anno, così criticata, all'articolo 76 ha assegnato alla stessa la concreta possibilità, attraverso la variazione del capitale sociale, di non aver più i problemi del passato. Certamente, una società di questo tipo non può diventare totalmente efficiente in un anno, però anche gli appalti e la mole di progetti consegnati dimostrano che vi è stata la ripresa di un'attività prima bloccata ed è evidente che in questa fase occorrono anche degli strumenti di controllo. Ho sentito parlare di undici superispettori e che qualche capo comparto ha dovuto assumersi la responsabilità di fare alcune trattative private o talune operazioni veloci, perché alcuni interventi di manutenzione straordinaria, come la messa in sicurezza della strada, non potevano attendere oltre certi limiti.

Tutti noi contestiamo sul territorio per le situazioni di emergenza e pretendiamo

che i vari lavori vengano effettuati in tre mesi. Tra l'altro, dobbiamo stabilire definitivamente il periodo di intervento perché, se un appalto e i relativi lavori non sono consegnati a marzo, poi non sono terminati per settembre: o cambiamo definitivamente alcune regole, oppure - se l'appaltatore ha un mese di tempo per poter ricevere la consegna al cantiere, se ha la possibilità dell'interruzione dei lavori nel mese di agosto (solo in Italia non si lavora in tale mese mentre lo si fa in tutta Europa), se di notte non si può lavorare perché sembra che sia un reato - bisogna porsi alcune questioni.

Se vogliamo la trasparenza, dobbiamo avere il coraggio di andare fino in fondo con una rivoluzione che, certamente, nel breve periodo sarà contestata. Sono convinto che, al di là dei conflitti di competenza con il Titolo V della Costituzione, la « legge obiettivo » sarebbe mantenuta anche da un Governo diverso dall'attuale perché, se si vuol fare qualche intervento, o si puliscono certe stanze o si continua a tenere la polvere sui progetti. Per tali motivi, ritengo che la sua relazione, ingegner Pozzi, sia molto trasparente ed onesta, anche perché non vedo disegni faraonici, salvo alcune legittime soddisfazioni. Chiediamoci allora se dia fastidio che la società autostrade intervenga, perché tutti reclamano le infrastrutture e, poi, non ho capito come queste si possano realizzare rispettando tutti i vincoli ambientali e i patti di stabilità: se blocchiamo tutto, questo paese rimarrà indietro, non di 50, ma di 100 anni rispetto all'Europa! Personalmente, ritengo che sia stato molto ponderato legare l'aumento dei pedaggi agli investimenti con una correlazione molto forte e, quindi, alcuni passi significativi sono stati fatti. Certo, non si può pretendere che, dall'oggi al domani, una società cambi tutto e subito; però, a mio avviso, i fatti di corruzione - al riguardo, non mi meraviglierei se essi avessero ulteriore seguito - non debbono essere un espediente per affossare comunque un'azienda. L'impostazione giornalistica stranamente seguita e certi commenti di autorevoli « pensionati » mi paiono molto

sospetti. Mi riferisco a « pensionati » che oggi, però, si presentano, come ex magistrati, già con un manifesto politico. Mi riferisco al dottor Borrelli...

PRESIDENTE. Ed al dottor D'Ambrosio!

TOMMASO FOTI. Ebbene, dicevo, tali commenti mi sembrano molto sospetti; anche perché, se non ho inteso male, l'attività corruttiva, in quei compartimenti, si verificava quando il dottor Borrelli era ancora a capo della procura di Milano. Quindi, forse, prima di fare commenti in diretta, è meglio pensare a quando i fatti si sarebbero verificati; fatti gravi, ma per i quali la decisione dell'ANAS di costituirsi immediatamente rappresenta già una risposta molto, molto seria. Del resto, di più non si può fare...

PRESIDENTE. Certo.

TOMMASO FOTI. Se consideriamo, per esempio, che chi rubava, per così dire, « in diretta » le valigie all'aeroporto di Milano-Malpensa non può essere licenziato - trovando, anzi, fior fiore di sindacalisti a difenderlo -, dobbiamo concludere, conseguentemente, che la presunzione di innocenza vada, poi, mantenuta per tutti; soprattutto quando sussistano registrazioni telefoniche! Sappiamo, infatti, che se passano dalla procura di Milano, le registrazioni telefoniche fatte in certi bar di Roma, stranamente, poi, si rompono i registratori, si rompono le cassette, nelle parti che scagionano gli imputati...

PRESIDENTE. Si rompono anche i CD-ROM!

TOMMASO FOTI. Certo, perché, evidentemente, fa comodo che vi siano imputati eccellenti, e non soltanto imputati.

Ma, in relazione a questi fatti, l'ANAS agisca con la durezza che ha dimostrato e si prendano le misure che giustamente il consiglio di amministrazione ritiene doveroso assumere. Ma non si faccia una « caccia alle streghe »; diversamente, ri-

schiamo di affossare un'azienda che per la prima volta, a mio avviso, comincia a far emergere dati positivi rispetto ai tanti negativi che l'avevano contraddistinta in passato.

PRESIDENTE. Inviterei i colleghi che desiderino ancora partecipare al dibattito a contenere i tempi dei loro interventi entro limiti congrui con l'esigenza di consentire al presidente Pozzi l'ampia possibilità di replicare alle questioni sollevate oggi e nella precedente seduta.

GIULIANA REDUZZI. Sarò brevissima, signor presidente.

Nella scorsa audizione, ella, ingegnere Pozzi, ha ben evidenziato i significativi cambiamenti prodotti dalla trasformazione dell'ANAS in Spa; sinteticamente: maggiore efficienza; speditezza sul piano decisionale, operativo, organizzativo; apertura di numerosi cantieri, e via dicendo. Purtroppo, però, la recente notizia degli arresti di dirigenti ANAS e i relativi capi di imputazione hanno risvegliato forti preoccupazioni. Le rivolgerei, dunque, alcune sintetiche domande.

Anzitutto, le chiederei quali misure siano allo studio, o in atto, per evitare il ripetersi di tali fenomeni di illegalità e di corruzione; fenomeni che non sono i primi ma che vorremmo fossero gli ultimi. Le domanderei, poi, se dobbiamo ipotizzare ripercussioni negative sulle opere in corso e su quelle programmate. Dobbiamo attenderci sospensioni dei lavori, ritardi e rinvii nella realizzazione di infrastrutture?

È chiaro, mentre le rivolgo tali domande, che ho presente il cantiere per l'asse interurbano costruendo a sud di Bergamo, cantiere di competenza dell'ANAS di Milano, che è stata commissariata. È un'opera decollata grazie al suo diretto intervento ed interessamento. Lei stesso, presidente, è intervenuto ad una riunione in prefettura, in provincia di Bergamo; appena possibile, ha sbloccato la complessa ed annosa situazione, consentendo l'apertura del cantiere, a maggio dello scorso anno.

Dunque, mi risulta che l'ANAS deve ancora espletare le gare di appalto per le opere accessorie, ma indispensabili per l'attivazione del tratto, che, a breve, sarà ultimato. Di più, mi risulta che manchi il finanziamento per il collaudo e per la manutenzione del viadotto in degrado al quale deve essere riaccolto il lotto in costruzione. Perciò, dopo gli eventi occorsi, le domanderei rassicurazioni in merito.

PRESIDENTE. Esprimo apprezzamento all'onorevole Reduzzi per le sue domande molto concise e concrete.

FRANCESCO STRADELLA. Anch'io, signor presidente, sarò molto breve.

Credo che il collega FOTI abbia già illustrato — sufficientemente ed in modo chiaro — la situazione; non ho molto da aggiungere circa il fatto che, purtroppo, l'odierna audizione avviene in un clima turbato da particolari eventi. Eventi che non aggiungono nulla ad una situazione la quale, per molti versi, è conosciuta ed è fisiologica in tutti i rapporti umani: in tutti i rapporti, infatti, vi è una percentuale minima di malaffare.

Il presidente Pozzi ci ha riferito i dati del 2001 e del 2002 sugli appalti e sui lavori; vorrei sapere quale percentuale dei 2,5 miliardi di euro di lavori cantierati nel 2002 possa essere considerata interessata da fenomeni di corruzione. A mio avviso, una percentuale molto bassa.

Ho sempre sostenuto che la legge cosiddetta Merloni-ter era nata per dare risposte ad una situazione di emergenza determinatasi sulla base di un falso assunto; assunto secondo cui si dichiara patologico un fenomeno che, invece, a mio avviso, è abbastanza fisiologico, sebbene debba comunque, certo, essere contrastato. Ma ritenere che il mondo delle stazioni appaltanti e degli appaltatori sia tutto in mano a società di malaffare è una tentazione cui molti magistrati non si sono sottratti; hanno dovuto, poi, prendere atto delle sentenze definitive, le quali, invece, assolvevano in modo molto diffuso.

Sulla questione, peraltro, i vertici dell'ANAS hanno risposto con tempestività,

facendo quanto doveva essere fatto; venuti a conoscenza di una situazione non chiara, hanno preso i provvedimenti conseguenti. Peraltro, credo che nessuno abbia il diritto di condannare ancora prima che i processi siano celebrati.

Come diceva giustamente il collega Foti, le dichiarazioni di alcuni — certi « guru » della sinistra italiana che, stando fuori dagli schemi dei partiti, ne contestano, addirittura, l'organizzazione e si sentirebbero di moralizzare e di modificare le regole di tutto il mondo — sono assolutamente intempestive e prive di qualsiasi fondamento. È scorretto e disonesto processare una dirigenza che è in carica da un anno e che ha dimostrato, nei fatti, di avere capacità ed intenzioni serie. Lo ha fatto, con atti — come, ripeto, lo ha già sottolineato il collega Foti — chiaramente visibili; tra essi, il monitoraggio sulla Salerno-Reggio Calabria ed il tentativo di ammodernamento della struttura dell'ANAS, che sconta (è vero) incrostazioni che vengono da lontano. Ma qualsiasi ente di Stato ha tale tipo di problema; la burocrazia, nel nostro paese, non è certo la migliore del mondo. Molte volte, per la farraginosità dei processi, per le regole complicate e incrociantesi tra di loro, si determinano, per conseguenza naturale, comportamenti di accorciamento delle strade o — come riferiva il collega Foti — di « lubrificazione delle ruote ». Cito il collega Foti perché le sue asserzioni hanno un fondamento, sono improntate al realismo ed alla correttezza.

Non mi scandalizzo di fronte a queste situazioni. Comprendo che esistono problemi che vanno affrontati con risolutezza e credo inoltre che sia sbagliato pensare che tutto debba essere valutato alla stregua del comportamento tenuto da alcuni che nel loro agire hanno commesso dei reati, anzi a me sembra che, dalle azioni fin qui promosse dalla nuova dirigenza dell'ANAS, ci si debba aspettare che anche queste nicchie di irregolarità potranno essere contrastate.

Desidero inoltre rivolgere una domanda al presidente Pozzi, il quale prima ha fatto cenno alla questione del pedaggiamento delle tangenziali.

PRESIDENTE. Il presidente Pozzi faceva riferimento al grande raccordo anulare di Roma.

FRANCESCO STRADELLA. Sì, però fare riferimento soltanto al raccordo anulare è, a mio avviso, sbagliato.

Ancora una volta siamo costretti, perché la stagione richiede questo tipo di provvedimenti, a dover chiudere i centri storici cittadini a causa dell'inquinamento, il quale è prodotto anche dalla lentezza di percorrenza delle vie cittadine e di quelle attorno alle città da parte dei veicoli. Da qui l'esigenza di affrontare e di risolvere il problema delle tangenziali che, ancora oggi, ovunque è risolto in minima parte (mi riferisco, in particolare, a Milano, a Torino e a Roma). Su queste tangenziali, fra l'altro, spesso si incanala anche il traffico urbano e ciò richiederebbe l'adeguamento di queste infrastrutture e, quindi, il reperimento delle risorse finanziarie necessarie per realizzarlo. Non so come si possa fare per risolvere questo problema; in particolare, se si possa intervenire imponendo ai residenti delle tasse di circolazione oppure, come faceva notare il presidente Pozzi, con il casellare le tangenziali, sebbene quest'ultima soluzione comporterebbe il probabile formarsi di code infinite di autoveicoli. Ci deve pur essere, comunque, un sistema automatico di esazione tale per cui il flusso finanziario che si creerebbe dalle tangenziali possa essere utilizzato al fine di consentire un loro adeguamento e soprattutto un loro potenziamento.

Su questa materia ritengo che l'ANAS possa, un volta approfondita la problematica, fornirci una risposta. Non so se oggi il presidente Pozzi sia in grado di farlo o se invece preferisce effettuare prima delle verifiche.

OSVALDO NAPOLI. Signor presidente, onorevoli colleghi, in ordine alla proble-

matica relativa alle tangenziali, io non sarei contrario a porre dei caselli nelle tangenziali.

DONATO PIGLIONICA. Attenzione, tangenziali non deriva da tangenti!

OSVALDO NAPOLI. Di tangenti ne parliamo dopo.

DONATO PIGLIONICA. La mia era solo una battuta!

OSVALDO NAPOLI. Torino, ad esempio, è una città la cui tangenziale è piena di caselli, i quali non comportano alcun problema; l'importante è che essi siano adeguati dal punto di vista tecnologico e ubicati in posizioni appropriate. Il problema che si pone per Torino è invece quello di realizzare una quarta corsia. Pertanto, ripeto, non sono contrario ai caselli nelle tangenziali.

In ordine a queste problematiche c'è, a mio avviso, una notevole percentuale di ipocrisia. Ancora una volta, difatti, anziché ricevere elogi, per il comportamento tenuto in questi ultimi giorni, l'ANAS è criticata. Allo stesso modo ci si comporta con riferimento allo scandalo di Torino, dove, come diceva bene il collega Foti, si fa riferimento a cartelli di imprese e non al cartello; il che sta a significare che la concorrenza fra cartelli c'era, tant'è che non esiste procura della Repubblica, compresa quella di Torino, da cui risulti che un ente pubblico o un comune abbia subito danni da quell'appalto. In altre parole, si accusano i dipendenti e i politici - io parlo in generale - ma non esiste una richiesta degli enti locali di costituirsi parte civile per aver subito dei danni. Conseguentemente, è difficile sostenere che, in quel caso, il ribasso sulla base d'asta non sia giusto; la verità, invece, è che vi è stato poi dell'altro.

Pertanto, prima di parlare e di porci a moralizzatori di tutto è sempre necessario, a mio avviso, agire con buon senso ed equilibrio. Inoltre, avendo in passato, e ricoprendo tuttora, la carica di sindaco, dico di fare attenzione, perché la gente

pretende da noi delle risposte immediate. Se noi invece rispondiamo con la burocrazia non potremo certo pensare di realizzare le opere in tempo reale.

Innanzitutto, ripeto, ci deve essere buon senso. In aggiunta, se si concede ad un sindaco la facoltà di poter operare immediatamente, è ovvio che ricadrà su di lui la responsabilità morale e penale dei suoi comportamenti. Se fosse per me, da questo punto di vista, lascerei ampia libertà, sebbene a certe condizioni e cioè che dei propri comportamenti ognuno se ne assuma la responsabilità.

PRESIDENTE. Do adesso la parola al presidente Pozzi per consentirgli di rispondere ai quesiti posti dagli onorevoli colleghi nella seduta odierna e in quella precedente.

POZZI VINCENZO, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Prima di rispondere alle domande desidero soffermarmi brevemente sull'attività svolta dalla società ANAS Spa nel corso dell'ultimo anno.

Non intendo intrattenermi a parlare dei lavori svolti nel corso di questo periodo dalla società che sono stati, fra l'altro, oggetto di un rapporto i cui risultati sono stati esposti nel corso di un incontro svoltosi con il Presidente del Consiglio, onorevole Berlusconi, e il ministro Lunardi, i quali si sono mostrati piacevolmente sorpresi sia dei risultati conseguiti, sia dei programmi che la società intende attuare nel corso del 2003.

Se nel corso del 2002 abbiamo incrementato i lavori di circa il 160 per cento, per il 2003 ci attendiamo un risultato altrettanto significativo. Infatti, prendendo come punto di partenza il 2001, prevediamo per l'anno in corso un incremento del 250 per cento.

Non voglio parlare dell'efficienza che sta raggiungendo l'ANAS, perché senz'altro in questo campo ancora non siamo giunti a regime, come ci auguriamo avvenga, parlo di un altro settore nel quale a mio avviso l'ente si è particolarmente distinto quest'anno, ma che forse è un settore che si nota meno. Mi riferisco alle modifiche,

da noi apportate all'ANAS dal novembre del 2001 ad oggi, che riguardano 126 funzioni apicali dell'azienda; con questo termine intendo riferirmi alle funzioni di direttore generale, direttori centrali, segretariato generale, capi compartimento, responsabili amministrativi e responsabili tecnici di tutti, e ripeto tutti, i compartimenti. Si tratta di variazioni realizzate dall'ANAS con un rimescolamento completo di tutte queste figure, in parte trasferendole, in parte avvicinandole tramite *turn over*. Sono stati inseriti nuovi capi compartimento giovani; purtroppo ANAS soffriva anche di questa « malattia »: essere ormai diventata una struttura « vecchia ». Questi 126 avvicendamenti apicali non figurano, però, da nessuna parte (forse saranno contenuti in qualche relazione, ma è chiaro che non sono sotto i riflettori). Si tratta di provvedimenti che abbiamo voluto adottare proprio per dare una risposta anche alla necessità di trasparenza e integrità morale del nostro operato.

Fra i vari temi affrontati, giustamente l'onorevole Vigni ricordava che le vicende della Salerno-Reggio Calabria sono fatti antichi. Ma sono fatti antichi anche quelli cui fa riferimento il presidente dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici, Francesco Garri. Ho avuto modo di parlare con lui e ci è stato concesso un incontro che avverrà in presenza di tutto il consiglio di amministrazione dell'ANAS. In questo incontro spiegheremo quanto abbiamo realizzato finora, ciò al fine di poter rileggere insieme la relazione che lui ha predisposto e nella quale sono contenute molte cose giuste, senz'altro indiscutibili, ma si tratta di fatti che è opportuno datare.

Mi permetto in questo di essere un tantino presuntuoso, ma ho i capelli bianchi e ho iniziato a lavorare nei cantieri con la qualifica di « canneggiatore » (colui che regge la stadia con la livella), fino ad arrivare ad essere presidente dell'ANAS. Quindi di cantieri me ne intendo e posso dire che un cantiere non è come un interruttore, che si accende e si spegne: una volta acceso, quando si vuole spe-

gnerlo si subiranno le ripercussioni derivanti dalle modalità di impostazione ed organizzazione dei cantieri utilizzate a partire dal 1997 sino ad oggi, e che ci trascineremo per i prossimi tre o quattro anni.

Quindi nel contestare - oggi, domani o dopodomani - alcuni cantieri, si deve tenere conto che si tratta di cantieri nati ed incernieratisi su un territorio con una struttura, con delle imprese e con degli appaltatori e subappaltatori che non sono riconducibili alla nostra gestione. Questo va detto per chiarezza.

Ci è stato chiesto poi cosa abbiamo fatto in pratica per cercare di organizzare e dare rigore morale e deontologico al nostro operato. Lo scorso maggio ho personalmente incontrato tutti i prefetti interessati territorialmente dalla Salerno-Reggio Calabria, per conoscerli, dare la nostra massima disponibilità e proporre loro la sottoscrizione di un protocollo di intesa teso ad organizzare un tavolo di monitoraggio sui vari aspetti della questione - anche quelli che la legge non ci impone -; penso ai noli a caldo, ai noli a freddo, alle maestranze, eccetera. L'ANAS non è una società di polizia; piuttosto deve realizzare lavori, predisporre progetti e realizzare strade al servizio del paese. Al prefetto spetta, al contrario, un altro compito, noi quindi ci siamo messi a loro disposizione. Questa azione è stata talmente apprezzata dai prefetti da assurgere ad un livello superiore, trasformandosi cioè in un ufficio di alta sorveglianza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che in accordo, in convenzione con il Ministero dell'interno, ha portato a ciò che sulla stampa, credo su *la Repubblica*, ha ottenuto la definizione di: « cantieri blindati ».

L'incresciosa vicenda della Salerno Reggio Calabria, inizialmente, ha visto coinvolti alcuni funzionari dell'ANAS, ma nell'arco di due o tre giorni per fortuna la nostra posizione è completamente sfumata, lasciando coinvolte naturalmente alcune imprese, alcuni appaltatori e subappaltatori: l'ANAS comunque ne è uscita fuori. Ma ciò non ci è bastato ed abbiamo

stipulato insieme al Politecnico di Torino (che non ha bisogno di presentazioni) una convenzione in base alla quale il Politecnico ci fornisce una copertura totale, quindi non a campione, di tutti lavori svolti sulla Salerno-Reggio Calabria (ampliamenti, allargamenti, eccetera) per verificare la rispondenza dei materiali, principalmente di quelli portanti (calcestruzzi, ferro, bitumi, spessori, eccetera), con quanto effettivamente è stato pagato.

Sempre in relazione alla Salerno-Reggio Calabria, abbiamo voluto ulteriormente rafforzare la nostra struttura interna procedendo ad un ricambio di tutti i vertici. Gli ingegneri Nobili e Mastrangelo — due nomi importanti dell'ingegneria italiana — sono stati da me personalmente nominati (provenivano dalle società Italconsult e Bonifica). Essi sono stati assunti come dirigenti e messi a capo di questa struttura, Nobili a Roma e Mastrangelo a Cosenza.

La struttura è stata rivista completamente, con delle assunzioni realizzate a seguito di una valutazione di circa ventimila persone che hanno risposto alle nostre domande di assunzione; ciò al fine di potenziare i ranghi degli ingegneri, degli avvocati e del personale amministrativo. Questo è quanto l'ANAS sta realizzando per la Salerno-Reggio Calabria.

Inoltre, a giugno è stato costituito un ufficio di *auditing* interno; creato in tempi non sospetti, con l'assegnazione di 11 persone estremamente qualificate (anch'esse provenienti per la maggior parte dall'esterno) coordinate dall'avvocato Costantino Fiorillo. Quest'ultimo — da me assunto — in precedenza è stato anche mio collaboratore in molti anni di attività nel nord-ovest dell'Italia. Si tratta, quindi, di persona che gode della mia massima stima e fiducia. Questo ufficio di controllo, appunto di *auditing* interno, è servito e servirà (vi spiegherò poi anche come servirà, anche perché mi preme rispondere ad una domanda posta al riguardo) ed è una struttura sulla quale faccio molto affidamento.

Per quanto concerne la gestione di controllo dell'ANAS, devo precisare che

questa prima non esisteva. Chiaramente mi trovo di fronte a persone competenti, e quindi saprete che la gestione di controllo è uno dei fulcri dell'azienda, volendola intendere in termini chiaramente aziendali e manageriali. L'*auditing* serve ai fini di un controllo ispettivo e per verificare che tutti adottino le opportune procedure; la gestione di controllo serve per verificare che tutti portino avanti le strategie e i programmi che l'azienda si è data.

Questi due aspetti, in particolare la gestione di controllo, ci permettono di monitorare in tempo reale — e, comunque, a livello telematico — l'andamento dei lavori dei nostri cantieri e di sapere *ad horas* se ciò avviene nel rispetto o meno dei programmi, per intervenire ed, eventualmente, modificare la situazione. I fatti di Milano sono gravi, la magistratura sta indagando e con grande serenità ci rimettiamo al suo giudizio. Comunque, anche se non vogliamo criminalizzare nessuno, il giorno dopo ho dato incarico ad un avvocato del foro di Milano, il professor Ripamonti, per costituirci quale parte offesa ed avevo già preso tale iniziativa sulla questione della Salerno-Reggio Calabria, affidando il mandato all'avvocato Fiorella, un noto penalista di Roma.

Ho convocato i capi comparto — e lo ripeterò giovedì nel corso del consiglio di amministrazione programmato per la mattinata — per una comunicazione scritta *ad personam* che non voglio anticipare, perché sarà oggetto di delibera da parte del consiglio di amministrazione, ma penso di essere autorizzato a rivelare il suo contenuto essenziale. Il capo comparto, che sta dando ottimi risultati come tecnico, deve dimostrarmi di essere anche un ottimo *manager*; ciò significa che deve conoscere il territorio in cui opera, perché delle due l'una: o è connivente o è sprovveduto e, in entrambi i casi, non è in grado di svolgere quel tipo di lavoro. Per fare tutto ciò sarà supportato dall'ufficio *auditing* —, nel caso specifico, gli sarà attribuito un *extrabudget* speciale per far fronte ad un carico di lavoro superiore a quello che, normalmente, avrebbe dovuto

svolgere - e nell'arco di sei mesi desidero sapere, in ogni compartimento ed ufficio speciale, se esistono ancora delle « sacche di letame », così le ho definite in televisione. In questo caso l'azienda saprà come comportarsi e reagire, con interventi che potranno andare da un semplice richiamo fino alla denuncia alla magistratura.

Non posso dare rassicurazioni all'onorevole Reduzzi. Ieri ho accompagnato ed insediato il commissario di Milano, l'ingegnere Luigi Pagliano, persona molto stimata e preparata a livello professionale, ex capo compartimento delle Marche ed ispettore del sud d'Italia: gli è stato conferito l'incarico di riorganizzare e di ricompattare il compartimento, di verificare se esistano ancora dei « reflui » e di fare in modo che i lavori non subiscano ritardi. Tuttavia, ciò non posso confermarlo perché tale compartimento è stato fortemente ferito e, quindi, è necessario un periodo di tempo per renderlo pienamente attivo.

PRESIDENTE. Comunque, mi pare che i lavori sulla Seriate-Ponte San Pietro siano già in funzione e, quindi, in quel caso si tratterà soltanto di controllare che proseguano.

VINCENZO POZZI, Amministratore e presidente dell'ANAS. L'onorevole Reduzzi si riferiva a dei lavori complementari che sono fisiologici per poter attivare gli altri e, comunque, non verrà mai a mancare il nostro impegno su tutto ciò. Per quanto riguarda il discorso delle tariffe autostradali, mi sembra che sia stato già detto molto ed è difficile aggiungere altro. L'ANAS ha stipulato il 23 dicembre la convenzione con Autostrade Spa, inserendo dei punti fermi che reputo assolutamente innovativi ed importanti e che cadenzano la vita futura dei lavori autostradali per i prossimi 7-8 anni, dato che gli 8,6 miliardi di euro programmati da Autostrade Spa riguarderanno tale periodo.

Proprio per essere sicuri e garantiti che i patti che abbiamo sottoscritto siano ri-

spettati dall'azienda - non per quanto riguarda l'aumento tariffario, perché quello è legato allo stato di avanzamento lavori, ma per le progettazioni effettuate nei tempi dovuti, con la loro presentazione alla conferenza di servizi nella cadenza programmata - intendo affidare a dei consulenti esterni, ad una Sim (società italiana di monitoraggio), mostrando la convenzione e i lavori da svolgere secondo un programma cronologicamente ben definito, l'incarico di monitorare e di segnalare in tempo reale eventuali slittamenti o difformità.

Fino ad oggi, ho sempre svolto i miei lavori (Monte Bianco, Rav) con grande onestà intellettuale e da alcuni mi è stata riconosciuta anche una certa capacità professionale. Voglio ottenere dei risultati, senz'altro li otterremo e, se non li dovessi ottenere, sarò il primo ad adottare le eventuali misure. Per quanto riguarda i residui passivi, mi sembra di assistere ad un film già visto ma che ogni volta presenta qualcosa di differente. I residui passivi sono numeri dinamici che variano nel tempo perché - parlo dell'ANAS quando era ancora un ente e, quindi, aveva un bilancio civilistico -, quando lo Stato gli trasferiva delle competenze, l'ente poteva impegnarle con delle gare d'appalto. Fatta la gara d'appalto ed assegnato il lavoro, il giorno dopo tale importo - per esempio, i mille miliardi di vecchie lire spesi per il grande raccordo anulare di Roma - diventava automaticamente un residuo passivo, perché sarebbe stato speso nell'arco di due, tre, quattro o cinque anni.

Questa è, comunque, un'anomalia - oggi ne parlavo al Ministero dell'economia e delle finanze - che dovrebbe essere sanata perché il bilancio e la contabilità di chi produce grandi opere che sfuggono all'arco temporale di un anno devono essere strutturati con la necessità di « spalmare » tali interventi su un periodo temporale di due, tre o quattro anni e, quindi, non possono chiamarsi residui passivi.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FRANCESCO STRADELLA

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Parlando dei famosi 21 mila miliardi di residui passivi del 2001 - che, a suo tempo, furono anche oggetto di grandi notizie -, una parte è dovuta al fatto che sono stati impegnati ma devono essere ancora spesi (quindi, si tratta di residui passivi « buoni ») ed l'altra sono residui passivi « cattivi » perché, pur impegnati a suo tempo, non sono stati mai spesi.

L'opera fatta l'anno scorso è consistita nel drenare circa tremila miliardi di questi residui passivi « cattivi », mai spesi, reinvestendoli in nuovi lavori, tant'è che, malgrado una legge finanziaria particolarmente avara, siamo riusciti a portare avanti un piano triennale ed un accordo di programma. Quest'ultimo superava di circa il 30, 40 per cento quelli realizzati precedentemente.

Il lavoro svolto nel 2002 è ancora più importante; abbiamo individuato tutta la massa di residui, distinguendo, per intenderci, quelli « buoni » dai « cattivi »; per questi ultimi, poi, abbiamo mantenuto un parte « franca », di riserva: infatti, anche un residuo « cattivo » potrebbe svegliarsi e diventare « buono ». Immaginiamo, ad esempio, che un lavoro, fermo - per chissà quale motivo - da dieci anni, ad un certo punto risorga; andrà chiaramente pagato.

Quindi, abbiamo fatto questo primo censimento dei « buoni » e dei « cattivi »; abbiamo posto una riserva perché - ripeto - parte potrebbero comunque rinascere; quanto alla parte rimanente, la stiamo convertendo in nuove attività, in nuovi lavori.

DONATO PIGLIONICA. Quale è, in concreto, l'entità ?

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. L'ordine di grandezza lo posso comunicare, anche perché penso sia doveroso da parte mia informare voi

che siete i rappresentanti in Parlamento. Ve lo devo comunicare, però, con un punto interrogativo; infatti, sono numeri che devono essere verificati. Ma, se tutto andrà bene, riusciremo ad avere una disponibilità aggiuntiva - da utilizzare, chiaramente, entro l'anno - di circa 3,2 miliardi di euro.

DONATO PIGLIONICA. Se posso interloquire, chiederei se vi sia un programma per attingere a questi fondi. Mi pare di capire che, paradossalmente, i residui « cattivi » sono quelli utilizzabili, mentre i « buoni », sostanzialmente, non sono disponibili.

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Non è che non siano disponibili...

DONATO PIGLIONICA. Sono già mirati.

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Esattamente.

DONATO PIGLIONICA. Vi è un programma ? Contate di utilizzare il piano di inseribilità, ovvero quelle opere che sono in *pole position* ? Oppure, contate di fare una sorta di protocollo integrativo di quello triennale ?

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Guardi, questa è una giustissima domanda, su una questione che, proprio in questi giorni, stiamo per definire con i due ministeri di riferimento dell'ANAS: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e quello dell'economia e delle finanze.

Non può essere, certamente, l'ANAS a definire quali saranno gli interventi; è chiaro, poi, che le direttive che riceviamo dal Ministero delle infrastrutture sono molto chiare. Senz'altro dobbiamo provvedere agli interventi previsti nella cosiddetta legge obiettivo (la legge n. 443 del 2001) e, quindi, dobbiamo, intanto, mirare ad anticipare, per quanto possibile, gli interventi previsti in tale provvedimento;

ma dobbiamo anche pensare - ed è una questione morale - alla sicurezza. Proporrò, pertanto, che una parte importante di tali risorse - avendo avuto già dal ministro il suggerimento e l'*input* - siano destinate alla sicurezza. Sicurezza che potrà consistere nella risoluzione dei famosi punti critici o anche, in buona parte, nell'utilizzo di usura drenante sulle strade consolari (o, comunque, anche sulle strade a scorrimento veloce di grande percorrenza). Interventi mirati, in ogni caso, alla sicurezza dell'utente.

Ringrazio l'onorevole Foti per il suo intervento, in quanto, obiettivamente, è oltre un anno che lavoriamo; gli ultimi fatti avvenuti sono serviti, più che altro, come doccia fredda, che però, tutto sommato, fa sempre bene, riportandoci tutti con i piedi per terra. Dobbiamo fare sempre molta attenzione a queste forme di infiltrazioni che, purtroppo, avvengono e sono - come diceva, se non mi sbaglio, l'onorevole Stradella - fisiologiche in queste grandi aziende che maneggiano soldi pubblici. Si tratta, però, di evenienze che noi, veramente, stiamo arginando; lo dico perché molte azioni da noi realizzate non sono apparse pubblicamente, rimanendo fatti nascosti al nostro interno. Ad esempio, l'azione del nostro ufficio di *auditing* interno ha già portato grossi risultati in alcuni compartimenti; chiaramente, come un buon padre di famiglia, noi pensiamo che i panni sporchi si lavino anche in casa, laddove, chiaramente, non vi siano fatti che possono interessare la magistratura. Dunque, alcune situazioni sono state risolte con importanti misure disciplinari. Ringrazio veramente - ripeto - l'onorevole Foti per il suo intervento e anche per le parole significative che ha voluto usare nei miei confronti.

Infine, venendo all'intervento dell'onorevole Stradella sul grande raccordo anulare di Roma, osservo che, proprio oggi, leggevo che, forse, Londra vorrebbe «pedaggiare», addirittura, l'ingresso nella città; inoltre, Napoli, Milano e Torino - ma potrei aggiungere anche Firenze - sono tutte città in cui si paga da sempre la tangenziale. Milano, Torino, Firenze e

Napoli la pagano; Roma è l'unica che non la paghi. È mia volontà - ma parlo, ovviamente, a nome dell'ANAS e del consiglio di amministrazione - continuare a non farla pagare.

Abbiamo già spiegato, a più riprese, cosa abbiamo intenzione di fare una volta terminati i lavori di ampliamento e di miglioramento di quei 18,5 chilometri che mancano ancora all'ammodernamento del raccordo; lavori che devono essere consegnati entro il mese di febbraio.

Terminati i lavori, inoltre, sarà oggetto di valutazione l'ipotesi di esarcire, attraverso le attuali barriere autostradali, un eventuale pedaggio, un'eventuale *quid* in interconnessione da parte dell'utente che transita da e per tali barriere; un *quid* che servirà a dare un contributo all'ANAS, che, nel frattempo, è diventata Spa. Al riguardo, raccomanderei di non dimenticare cosa significhi Spa; significa anche che voi mi avete implicitamente fatto presente che il conto gestionale deve essere pareggiato ed il pareggio del conto gestionale dell'ANAS vuol dire, per me, trovare risorse per circa 450 milioni di euro l'anno.

Provenendo dal settore autostradale, confermo che per un'azienda i modi di reperire entrate importanti sono costituiti dal pedaggio e dalle concessioni di servizio, *food* ed *oil*.

Per ottenere il pareggio di bilancio dell'ANAS, sarebbe opportuno ammodernare le strade, renderle più fruibili, chiedendo, però, all'utente un contributo, al fine di aiutarci a mantenere la nostra posizione di *leader* nel settore stradale ed autostradale.

Vorrei rispondere ora alle domande poste durante la precedente audizione.

Comincerei con i quesiti posti dall'onorevole Abbondanzieri, circa la possibilità di sottoporre a pedaggio situazioni diverse da quelle di cui parlavo nella precedente audizione. Infatti, ho esaminato i casi del grande raccordo, della Salerno - Reggio Calabria, dell'Asti - Cuneo, della Catania - Siracusa, e della E45, dopo la sua trasformazione in autostrada. Rispondo che, in via normativa, già la legge n. 340

del 2000 prevede la possibilità di introdurre il pedaggio per nuove infrastrutture viarie di interesse nazionale. Al riguardo, preciso che, a seguito della trasformazione di ANAS in società per azioni, si stanno effettuando studi di fattibilità tecnica, economica, e finanziaria, circa il possibile sfruttamento economico - commerciale della rete infrastrutturale di particolare rilevanza strategica; ciò allo scopo di individuare possibili risorse finanziarie a copertura anche dei costi gestionali, per il miglioramento degli *standard* di qualità e di servizio all'utenza, per assicurare all'ANAS un'autonomia finanziaria, in un contesto di graduale riduzione di trasferimenti pubblici.

Affinché tale strategia possa essere attuata, senza sollevare critiche da parte dell'utenza stradale, risulta altrettanto indispensabile che l'introduzione di un pedaggio, su un prestabilito tracciato, sia conseguente ad un articolato programma di ammodernamento e riqualificazione dell'infrastruttura. In tal modo, infatti, il pedaggio viene percepito come corrispettivo in funzione di un servizio di più elevata qualità. È, comunque, scelta da attuarsi sulla base di valutazioni di medio e lungo periodo.

Quanto al ruolo dell'ANAS rispetto ai cinque progetti pilota in *project financing*, di cui alla delibera del 31 ottobre scorso, rilevo che per le opere infrastrutturali di competenza, da realizzare secondo le procedure della finanza di progetto (articolo 37-*bis* della legge n. 109 del 1994 e successive modificazioni), l'ANAS, alla stregua delle procedure di gara in corso, per l'affidamento della costruzione e gestione del collegamento Milano - Bergamo - Brescia, assume la funzione di stazione appaltante e, pertanto, è preposta allo svolgimento di tutte le attività legate in una prima fase alla scelta del contraente e, successivamente, alla verifica dell'adempimento contrattuale.

Specificatamente, rispetto ai cinque progetti pilota, di cui alla delibera CIPE del 31 ottobre 2002, l'ANAS svolge un ruolo configurabile nelle seguenti attività: per la Salerno-Reggio Calabria, esercita

attività di ultimazione lavori e futura gestione, con possibilità di pedaggiamento limitato ad alcune tratte; per la Tangenziale est, esterna di Milano, esercita funzione di stazione appaltante per l'affidamento della concessione di costruzione e gestione dell'infrastruttura, ai sensi dell'articolo 37-*bis*, e seguenti della legge n. 109 del 1994; per i centri intermodali ferroviari e quadrilatero delle Marche - Umbria, esercita attività di promozione e realizzazione delle opere stradali interessate dagli interventi.

L'onorevole Germanà aveva chiesto come mai il riconoscimento di successivi incrementi tariffari, relativi ai nuovi investimenti, è compiuto all'inizio dei lavori, e non, invece, alla fine dei lavori, od in base al loro avanzamento. A tale riguardo, sottolineo che lo schema di regolamentazione delle tariffe autostradali attualmente oggetto di verifica presso il CIPE prevede, tra l'altro, il riconoscimento di una « x investimenti » in caso di esecuzione di nuove opere. Il citato valore trova giustificazione nella esigenza di assicurare la copertura finanziaria al programma d'investimenti inserito negli atti convenzionali. La possibilità di aumentare le tariffe autostradali in funzione del programma degli investimenti futuri era già delineata nella Delibera CIPE del 20 Dicembre 1996 (la quale ha introdotto la formula revisionale delle tariffe nota come *price - cap*). La menzionata delibera, di concerto con l'atto convenzionale, tuttavia, non stabiliva una connessione diretta tra investimenti infrastrutturali e variazione tariffaria, limitandosi a prevedere che il valore della variabile « X » nella formula del *price-cap* dovesse essere predeterminata per i successivi cinque anni e aggiornata in sede di revisione periodica. Il modello esistente, quindi, riconosce già in sede di stipula dell'atto predefiniti incrementi tariffari, per il successivo quinquennio, in funzione di un programma d'investimenti che, per circostanze riconducibili o meno alle concessionarie autostradali, possono subire ritardi o variazioni.

Rispetto al funzionamento attuale della formula del *price - cap*, l'ipotesi di legare