

la « x investimenti » alla loro effettiva prosecuzione già rappresenta una sostanziosa innovazione.

Relativamente alla tempistica e alle modalità di ripartizione degli aumenti tariffari legati ai nuovi investimenti, è opportuno considerare che qualora gli stessi fossero riconosciuti solo al termine delle opere potrebbero prodursi i seguenti effetti negativi: la società è costretta ad attingere a maggiori mutui presso banche con conseguente aumento degli oneri finanziari e, in ultima analisi delle opere stesse; l'aumento tariffario applicato in un'unica soluzione, anziché diluito nel tempo, potrebbe apparire troppo iniquo all'utenza.

Onde evitare le suindicate controindicazioni è stato studiato un sistema strutturato sui seguenti punti. Il riconoscimento del primo aumento tariffario, relativo ai nuovi investimenti, avverrà soltanto dopo le approvazioni del progetto da parte della Conferenza dei servizi o del CIPE per le opere inserite nella legge obiettivo, mentre i successivi incrementi verranno applicati solo ad inizio dei lavori ed in proporzione allo stato di avanzamento lavori consuntivati annualmente rispetto alle previsioni di piano finanziario.

Inoltre è prevista, in sede di revisione quinquennale del piano finanziario, la rideterminazione della variabile « X » della formula del *price-cap*, per tenere conto 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.

Per quanto attiene al quesito riguardante la realizzazione di un « progetto tipo » di barriere stradali di sicurezza, convengo sull'opportunità di un'omogeneizzazione delle tipologie, al fine di standardizzare le caratteristiche tecniche dei singoli elementi, per facilitarne la sostituzione negli interventi di manutenzione, spesso dovuti ad eventi accidentali. Al più presto, sarà investito del problema il centro sperimentale stradale ANAS di Cesano, al quale sarà demandato lo studio delle possibili soluzioni.

L'onorevole Germanà ha chiesto, ancora, come mai al cittadino, in possesso di una proprietà confinante con la rete autostradale, non sia consentito per legge di realizzare piazzole di sosta. Al riguardo, non posso che concordare con tutte le proposte volte a migliorare le condizioni di sicurezza e di fruibilità della strada; peraltro, come è stato detto, la creazione di aree di sosta necessita di una preventiva normativa. La realizzazione di aree di sosta o di servizio sulla rete autostradale, mediante trasformazione di suoli di proprietà privata, deve necessariamente temperare l'interesse del privato, proprietario del suolo, che intenda adibire ad aree di sosta, con quelli, prevalenti, di natura pubblica, consistenti nella fruizione di una infrastruttura funzionale e progettata, secondo i criteri imposti dalla normativa di settore.

In linea di principio alcuni limiti alla disponibilità dei suoli privati per realizzare aree di sosta provengono dalla normativa vigente vale a dire, più specificamente, dal codice della strada il quale impone per le autostrade, come per le strade di libera percorrenza, una fascia di rispetto all'interno della quale esistono vincoli da parte dei proprietari del terreno di costruzioni, piantagioni depositi eccetera.

Peraltro anche in caso di limitazione o superamento dei suindicati vincoli appare comunque necessario che la facoltà del privato risulti subordinata all'autorizzazione del concedente e al rispetto della normativa tecnica onde evitare il proliferare di aree di sosta in corrispondenza di suoli, magari limitrofi, intestati a differenti proprietari.

L'onorevole Germanà ha posto poi il problema se debbano essere considerate tra i residui passivi tutte le opere che, oggi, l'ANAS ha in carico o sta per trasferire, o ha già trasferito alle regioni, le quali hanno bisogno di manutenzione, essendo quasi cadenti; e sulla sorte di tale patrimonio dell'ANAS, che doveva essere smesso già alcuni anni fa.

Tutti i beni immobili, diversi dalle strade statali, appartengono al demanio e,

rispetto ad essi, l'ANAS, nella precedente configurazione di ente pubblico, ha agito in qualità di custode e di gestore.

Per effetto del decentramento amministrativo tutti i beni insistenti sulle strade, trasferiti alle gestioni degli enti locali, sono usciti nel 2001 dalla disponibilità dell'ente ANAS. Nel trasferimento sono ricompresi anche i beni diversi dalle strade, come case cantoniere e terreni, accessori o pertinenti alle strade trasferite, che sono quindi divenuti demanio regionale. Come tali, le eventuali dismissioni fanno capo agli enti locali destinatari.

Per quanto riguarda ANAS Spa, l'articolo 76 della legge finanziaria 2003, conferisce alla stessa, in conto aumento del capitale sociale, la rete autostradale e stradale di interesse nazionale; il trasferimento delle relative pertinenze ed accessori, strumentali alle attività della società, è regolato dalla legge n. 662 del 1996, secondo procedure identificative e di trascrizione già in corso.

Fin dall'origine, erano comunque esclusi i beni non più utili e da dismettere da parte del demanio e degli enti locali destinatari. In nessun caso i beni trasferiti possono considerarsi residui passivi.

L'onorevole Germanà ha inoltre posto domande sugli accessi relativi alle strade ed alla cartellonistica.

Le autorizzazioni pubblicitarie sono ormai tutte informatizzate e contestualmente sono state aggiornate le tariffe, ma è ora in atto l'integrazione degli archivi informatici compartimentali in un sistema unico nazionale che metterà in rete il flusso delle informazioni relative alle autorizzazioni, alla pubblicità abusiva ed alle relative rimozioni, nonché agli aggiornamenti anagrafici delle ditte pubblicitarie.

Una prima sostanziale valorizzazione delle entrate da pubblicità è quindi già avvenuta in termini di circa il 450 per cento di aumento di fatturato da pubblicità dal 1999 ad oggi grazie all'applicazione delle nuove tariffe ed al riordino coordinato centralmente.

Si sta valutando inoltre la possibilità di mettere a gara le postazioni pubblicitarie,

considerando le tariffe praticate quali offerta base per le eventuali gare da bandire.

Presupposti per le gare sono che sia organizzato un piano tecnico di tutte le postazioni pubblicitarie stradali lungo la viabilità e che siano conclusi gli adeguamenti della cartellonistica esistente, sulla base di una rilevazione già disposta ed in atto.

Per la categoria degli accessi, affermo che per tali concessioni (licenze) nel 1998 è stato applicato, sulla base della legge n.449 citata, un aumento forfettario del 150 per cento e soltanto alle licenze rilasciate a partire dal 1999 sono stati applicati i nuovi parametri elaborati nel 1998.

Inoltre, è stato organizzato: un censimento su strada dell'esistente; un programma informativo compartimentale per la raccolta dei dati analitici rilevati su strada; una procedura di collegamento dei dati aggiornati alle singole utenze già esistenti al sistema informativo nazionale delle licenze.

Una seconda più sostanziale valorizzazione delle entrate da accessi potrà avvenire con la regolarizzazione tecnico-amministrativa degli accessi abusivi rilevati con il censimento su strada, di cui, nel frattempo, si sta curando l'informatizzazione dei dati. Si tratta di lavoro lungo ed impegnativo, considerata la notevole mole di accessi abusivi rilevati finora dai compartimenti e le difficoltà che si incontrano nel reperire i dati anagrafici degli utilizzatori degli accessi.

Per estendere al massimo la regolarizzazione tecnica degli accessi preesistenti al Codice della strada, sarà inoltre necessario attendere un'integrazione all'articolo 22 del Codice della strada, richiesta per il tramite dell'ufficio legale al Ministero, modifica che si prevede di prossima attuazione.

Riguardo alle assunzioni ed alla forza lavoro, rispondendo all'onorevole Germanà, affermo che nel corso dell'anno 2002, in relazione agli obiettivi assegnati dall'attuale presidente, è stata avviata una lunga ed attenta analisi sulla composizione degli organici sia delle strutture centrali che di quelle periferiche, finalizzata all'in-

individuazione delle figure professionali necessarie a garantire il corretto funzionamento delle stesse. Le valutazioni organizzative e funzionali che sono state seguite nella determinazione dei fabbisogni hanno fatto preliminarmente specifico riferimento alle attività ritenute fondamentali e qualificanti nello schema di programmazione dell'attività dell'ente per l'anno 2002, approvato con delibera del consiglio di amministrazione nella seduta del 21 marzo 2002. Si sono, pertanto, privilegiate le figure professionali infungibili ad elevato contenuto specialistico e professionale per le quali si è provveduto ad effettuare la pubblicazione, nel corso del mese di luglio 2002, di appositi avvisi di selezione su organi di stampa.

Nel corso dell'anno sono state quindi avviate procedure di selezione per l'individuazione di professionalità specifiche, di alto livello, sia in campo tecnico che amministrativo legale, ai fini del rafforzamento delle corrispondenti strutture, nel quadro della riorganizzazione complessiva, intrapreso dalla presente gestione. Sono già state effettuate le prime assunzioni.

Considerato l'elevato numero di candidature pervenute (circa 9.000 per le figure amministrative e circa 6.700 per le figure tecniche) si è dato luogo ad un attento ed accurato screening che si è concluso con l'individuazione dei soggetti da convocare per i colloqui che si sono svolti nel periodo novembre — dicembre 2002.

Le assunzioni predisposte nel corso dell'anno 2002 sono state in totale di 77 unità con contratto di lavoro a tempo indeterminato e 18 unità con contratto di lavoro a tempo determinato della durata maggiore o uguale a dodici mesi.

In particolare, ben il 35 per cento dei rapporti di lavoro instaurati a tempo indeterminato hanno avuto origine da obblighi normativi, riferiti cioè all'applicazione dell'articolo 12, comma 6, del vigente contratto collettivo nazionale del lavoro (figli di dipendenti deceduti o dispensati per causa di servizio), all'applicazione della legge n. 113 del 1985 (centralinisti non vedenti) ovvero all'esecuzione di sentenze di riammissione emesse

dal giudice del lavoro. Le rimanenti assunzioni hanno soltanto in parte garantito la sostituzione del personale collocato a riposo nel corso dell'anno. Per maggiore chiarezza, lascio a disposizione della Commissione il prospetto esplicativo delle assunzioni e delle cessazioni avvenute nel corso del 2002 ripartite per posizione economica organizzativa.

Alle assunzioni sopra riportate devono aggiungersi i 410 rapporti di lavoro instaurati con contratto a termine di durata di tre mesi, per far fronte alle emergenze stagionali registratesi nel corso del periodo invernale.

L'onorevole Germanà ha chiesto se, essendo l'ANAS proprietario per un 12,50 per cento della società Stretto di Messina, istituita con legge dello Stato nel 1971, si sia mai pensato agli snodi che eventualmente dovrebbero essere realizzati; e se esiste un progetto pronto, visto che dovremmo iniziare i lavori nel giro di pochi anni.

Come è noto, la società stretto di Messina, divenuta concessionaria *ex lege*, si occuperà delle attività di progettazione e di esecuzione. Tenuto conto che attualmente la progettazione si trova in uno stadio preliminare, si può unicamente confermare che il ponte sarà collegato alla viabilità esistente, anche mediante la realizzazione di interventi di adeguamento o potenziamento, ove necessari.

Quanto agli incidenti stradali in relazione allo studio sui «punti neri», preciso che tale studio è mirato ad individuare situazioni di potenziale pericolosità, legata sia ad incidenti sia ad abbassamento del livello di servizio dell'arteria.

Pertanto l'incidentalità non è determinata soltanto sulla base di rilevamento statistico degli incidenti, ma anche e soprattutto su un contesto più generale che tiene conto di una molteplicità di fattori, legati alle caratteristiche delle arterie esaminate. Ad esempio, l'eliminazione di un passaggio a livello, oltre ad eliminare la possibilità di incidente, aumenta il livello di servizio della strada.

Per quanto riguarda gli investimenti finalizzati agli interventi per la messa in

sicurezza dei «punti neri», di cui allo studio, realizzato e trasmesso nel giugno scorso, all'attenzione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, oggetto di costante aggiornamento, si conferma l'intenzione di destinarvi importanti risorse finanziarie che si aggiungeranno comunque ai circa 200 miliardi di euro quale concorso dello Stato (*ex* articolo 15 della legge n. 166 del 2002).

Il programma degli interventi da porre in essere nel breve periodo è in corso di redazione da parte della competente struttura tecnica.

Il presidente Armani ha fatto riferimento alla necessità di un bilancio societario intermedio per la piccola parte relativa al 2002. Tale questione è, attualmente, oggetto di approfondimento e di valutazione, comportando profili di bilancio, finanziari e fiscali, che debbono essere attentamente esaminati.

Per quanto riguarda i residui ed il problema del contenzioso, rispondo al presidente Armani che, anzitutto, i residui previsti in conto aumento del capitale sociale sono i residui dovuti all'ANAS, quindi crediti a fronte di obbligazioni certe.

Per il contenzioso, già un'apposita norma contenuta nella legge finanziaria del 1997, prevede l'appostazione in bilancio di un apposito accantonamento.

È in corso l'affidamento del monitoraggio del contenzioso, allo scopo di una valutazione complessiva e per orientare le successive determinazioni.

L'onorevole Brusco ha formulato per la Salerno-Reggio Calabria un'ipotesi di pedaggio differenziato.

Secondo la regolamentazione autostradale attuale, è prevista la facoltà, ai fini commerciali di esazione o di ottimizzazione dell'uso dell'autostrada, fermo restando la tariffa media per chilometro, di articolare il sistema tariffario, introducendo tariffe differenziate, secondo una pluralità di parametri tra i quali, ad esempio, il percorso, gli orari, i giorni, la tipologia di veicoli, e così via.

L'unico vincolo indicato risiede nel rispetto di un rapporto fra la tariffa mas-

sima e minima pari ad 1,5, nell'ambito della medesima classe di veicoli e 3 tra le differenti classi.

In modo del tutto analogo alle società autostradali la suindicata facoltà potrà trovare applicazione anche al momento dell'introduzione del pedaggiamento sulla A3 lungo la tratta Salerno — Reggio Calabria. L'attuazione della modalità descritta potrebbe rendersi necessaria anche al fine di non svantaggiare eccessivamente quegli spostamenti, lungo la direttrice nord — sud, che al momento sono sprovvisti di viabilità alternativa.

In aggiunta alla precedente misura, l'esigenza di tutelare gli spostamenti di breve percorrenza sulla A3, può essere conseguita anche mediante un sistema d'esazione di tipo aperto per il quale la percorrenza fra svincoli di limitata distanza avviene in forma gratuita, ciò in assenza di una viabilità alternativa di libera circolazione.

Rispondo alla domanda posta, sempre dall'onorevole Brusco, sulle aree di rifornimento. Per quanto concerne le aree di servizio su autostrade o raccordi autostradali in gestione diretta, si prevede di affidare in concessione nuove aree di servizio su tracciati autostradali che ora ne sono privi, con previsione di mettere a gara le concessioni delle nuove aree e di quelle già esistenti, queste ultime per la maggior parte scadute.

Il piano di realizzazione ed affidamento delle aree costituisce presupposto essenziale per la valorizzazione di questa importante fonte di entrate. Riguardo alle gare che stiamo per bandire in ordine all'affidamento delle aree di rifornimento e di gestione sia dell'*oil* che del *food*, non posso che confermarle che sono allo studio i bandi di gara, e che sarà rivolta ogni attenzione per assicurare la massima trasparenza alle procedure concorsuali, nel rispetto del principio della libera concorrenza.

Le aree di servizio, come è noto, rappresentano una pertinenza del tracciato stradale e sono solitamente attrezzate per fornire agli utenti automobilistici una serie di servizi differenziati secondo tipologia e

modalità organizzative. Nel corso del tempo la varietà dei servizi offerti si è enormemente sviluppata allineandosi agli standard che qualificano i più evoluti paesi dell'Unione europea. Sempre più frequentemente nelle aree di sosta, accanto ai servizi di rifornimento carburante o assistenza auto, è possibile fruire di servizi di ristorazione, pernottamento, *shopping*, telefonia, eccetera. Il processo di riqualificazione e sviluppo delineato si trova attualmente soltanto in una fase iniziale dal momento che in un prossimo futuro le aree di sosta localizzate in prossimità di grandi centri urbani o importanti svincoli commerciali, potranno essere organizzate come centri d'affari nei quali saranno offerti un'enorme varietà di servizi a supporto degli affari (*meeting point*, sale convegni, sale per teleconferenza, eccetera.). In sostanza, risulta facile ritenere che nel prossimo futuro la gestione delle aree di sosta evolverà verso modelli organizzativi più sofisticati rispetto alle condizioni attuali.

FRANCESCO BRUSCO. Con la mia domanda sottolineavo la necessità e l'importanza di allargare l'accesso a questa gara in modo da non circoscriverla, come spesso è avvenuto ed ancora accade, a poche grosse società, evitando in tal modo che le aree di servizio del Mezzogiorno siano, come avviene di solito, subordinate a svolgere un tipo di attività non proprio correlata al rapporto contrattuale stipulato con l'ANAS.

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Certo, è nostra intenzione, infatti, svolgere delle gare trasparenti e aperte a tutte le società. Il problema, però, è che il mercato si auto-seleziona in funzione di quello che viene richiesto. Dico, inoltre, che non accetto il principio secondo cui nel meridione vi debbano essere delle aree di servizio di serie B e non di serie A. È, comunque, opportuno che si effettui su questa problematica un confronto al fine di consentire sia la crescita della nostra struttura autostradale sia per rispondere alle esigenze degli utenti.

FRANCESCO BRUSCO. Con la prescrizione, però, di evitare i servizi di subappalto altrimenti si avrebbe uno sfruttamento che non andrebbe nella direzione di assicurare la bontà del servizio.

VINCENZO POZZI, *Amministratore e presidente dell'ANAS*. Questo si potrà senz'altro valutare. Non mi occupo di questioni legali, tuttavia, qualora si trattasse di clausole che vanno nella direzione di consentire una maggiore trasparenza delle gare, ciò sarà fatto senz'altro.

Il quadro prospettato conferma che l'attività legata alle aree di servizio si configura come un'autonoma area di affari in grado di generare risorse finanziarie notevolmente superiori a quelle attuali.

Per quanto concerne i proventi dell'ANAS riferibili alle aree di sosta occorre tenere presente che oggi la società in pratica non percepisce nulla se non l'accesso e l'uscita cioè il pedaggio relativo al passo carrabile pari a circa 1,5 milioni di lire l'anno, mentre le società autostradali oggi spuntano, dalle concessioni di queste aree di servizio, circa 80 lire al litro di carburante — al riguardo mi viene da pensare all'area di servizio Laurentina, posta sul raccordo anulare di Roma, che è la più grande erogatrice di *oil* d'Italia con circa 31 milioni di litri di carburante erogati in un anno — e il 10 per cento sul *food*.

Nel dettaglio, i proventi dell'ANAS riferibili alle aree di sosta sono sostanzialmente raggruppabili in due categorie. La prima è quella relativa alle subconcessioni erogate dalle società concessionarie autostradali per le aree di sosta situate sulla rete autostradale in concessione. Tali proventi risultano pari al 2 per cento dei ricavi conseguiti dalle società autostradali sulle concessioni accordate. La seconda è quella delle concessioni percepite dai gestori di aree di servizio situate sulle strade e autostrade in gestione diretta.

La riorganizzazione del servizio, con ampliamento della gamma di prodotti, unitamente ad una revisione delle condizioni contrattuali in sede di rinnovo delle concessioni, potranno determinare un si-

gnificativo incremento dei proventi legati a tale gestione.

Un ulteriore contributo in tal senso potrà scaturire anche dalla progettazione ed esecuzione di aree attrezzate in fase d'esecuzione delle infrastrutture autostradali di prossima realizzazione, includendo anche quelle previste dalla delibera CIPE del 21 dicembre 2001, da eseguire mediante procedura agevolata di cui alla cosiddetta legge obiettivo.

Tutti i proventi derivanti dallo sfruttamento delle aree di sosta, insieme a quelli connessi all'utilizzazione delle altre pertinenze stradali (cavidotti, stazioni radio, attraversamenti, ecc.) costituiscono, con la trasformazione dell'ANAS in Spa, componenti positivi di reddito i quali, insieme ai ricavi di natura caratteristica ed ai proventi straordinari, dovranno consentire il conseguimento dell'equilibrio economico della società. Anche se al momento risulta difficile stimare l'apporto, in termini di valore aggiunto derivante dallo sfruttamento delle pertinenze autostradali, è arduo ipotizzare che i citati proventi possano coprire il fabbisogno finanziario richiesto da nuovi interventi infrastrutturali.

Più verosimilmente i ricavi delle menzionate gestioni contribuiscono a coprire i costi di tipo operativo che l'ANAS sostiene per lo svolgimento delle attività di gestione e manutenzione della rete viaria di propria competenza.

Passo adesso rispondere ad un'altra domanda posta dall'onorevole Brusco relativamente al corridoio 8, riguardante il collegamento del Mezzogiorno con l'est. Tale corridoio 8 rappresenta il ponte tra il mar Nero e il mar Adriatico: è quindi asse di collegamento tra il porto di Varna, il porto di Durazzo, gli interporti di Sofia e di Tirana. In tal senso, costituisce un collegamento nodale di grande rilevanza strategica, cui è interessata la portualità pugliese, in funzione della continuità con il corridoio Adriatico. Il corridoio plurimodale Adriatico rientra negli obiettivi della delibera CIPE del 21 dicembre 2001. Il corridoio 8, insieme con il corridoio 5, ridisegna, in logica di sistema, il nuovo contesto euroasiatico, trattandosi non di

semplici assi infrastrutturali, ma di complessi sistemi di realtà produttive, di *hub* portuali, interportuali ed aeroportuali.

Passo ora a rispondere alle domande poste dall'onorevole Iannuzzi. Per quanto concerne la questione dei cosiddetti « punti neri », rimando a quanto detto in precedenza.

Per quanto riguarda il quesito circa gli interventi ancora da realizzare sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, questi sono stati accorpati in sei macro lotti di importo variabile da 500 milioni a 1.000 milioni di euro, da affidarsi a contraente generale, e sei lotti di completamento, che definirei comuni, che utilizzano vecchie modalità perché a livello logistico sono piazzati in punti tali che non possono essere oggetto di accorpamento. Complessivamente, l'importo stimato per il completamento è di circa 5.833 milioni di euro.

Questo quadro di interventi è stato già attivato con la pubblicazione, a settembre del 2002, del bando di gara relativo al macrolotto n. 1 (quello che va da Atena lucana a Sicignano).

Nel dettaglio, gli interventi da realizzare sono i seguenti: macrolotto n. 1, dal Km 53+800 al km 82+330, dallo svincolo di Sicignano degli Alburni (innesto con il raccordo autostradale per Potenza) allo svincolo di Atena Lucana (escluso); macrolotto n. 2, dal Km 108+000 al km 148+000, dallo svincolo di Padula – Buonabitacolo (escluso) allo svincolo di Lauria sud (incluso); macrolotto n. 3, dal Km 148+000 al km 185+000, dallo svincolo di Lauria sud (escluso) allo svincolo di Morano Calabro (escluso); macrolotto n. 4, dal Km 185+000 al km 286+000, dallo svincolo di Morano (incluso) allo svincolo di Tarsia (escluso), dallo svincolo di Cosenza sud (escluso) allo svincolo di Altilia – Grimaldi (incluso); macrolotto n. 5, dal Km 393+500 al km 423+300, dallo svincolo di Gioia Tauro (escluso) allo svincolo di Scilla (escluso); macrolotto n. 6, dal Km 423+300 al km 437+500, dallo svincolo di Scilla (incluso) allo svincolo di Campo Calabro (incluso); svincolo di Battipaglia dal km 22+400 al km 23+000; dal km

47+800 (svincolo di Contursi escluso) al km 53+800 (svincolo di Sicignano degli Alburni escluso); dal km 286+000 (svincolo di Altilia — Grimaldi escluso) al km 304+200 (svincolo di Falerna incluso); dal km 337+800 (svincolo di Pizzo Calabro incluso) al km 348+600 (svincolo di S. Onofrio incluso); dal km 437+500 (svincolo di Campo Calabro escluso) al km 442+920 (svincolo di Reggio Calabria incluso); lavori vari di rinaturalizzazione dei tratti dismessi e di completamento.

Sul tema del monitoraggio, confermo l'intenzione di rafforzare e migliorare la qualità del controllo tecnico-amministrativo sulle opere, anche nell'ottica da lei indicata.

Colgo l'occasione per esprimere, come sempre, la massima fiducia nell'operato della magistratura, auspicando che le singole posizioni del personale coinvolto vengano rapidamente chiarite.

Mi auguro che venga fatta chiarezza su una vicenda che espone gravemente a rischio l'immagine di ANAS in un momento in cui la Società è impegnata in un poderoso sforzo di riorganizzazione, anche interna, volto al riavvio dei processi produttivi nel settore delle infrastrutture e della comunicazione.

Ribadisco che l'attività di monitoraggio e l'intento di mantenere e porre in essere meccanismi idonei a garantire legittimità e

piena trasparenza agli appalti, sono stati già intrapresi dalla presente gestione nell'anno appena decorso; ciò ha condotto alla stipula di protocolli d'intesa ben prima dell'avvio dell'attuale inchiesta ed evidenzia, se del caso, il grado di attenzione prestato dalla presente gestione alle problematiche del settore.

In aggiunta a ciò, sono chiaramente allo studio altre misure di carattere interno.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Pozzi per la sua esposizione.

Devo ringraziare poi il collega Vigni per l'estrema correttezza e l'assenza di strumentalizzazione con cui è intervenuto, manifestando così grande misura e capacità politica in un momento e su un tema che poteva essere utilizzato anche in maniera diversa.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,40.

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

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 5 marzo 2003.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO