

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA
VIII COMMISSIONE PIETRO ARMANI

La seduta comincia alle 10,05.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

**Audizione del presidente e amministratore
di ANAS SpA, Vincenzo Pozzi.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sullo stato e sulle prospettive di sviluppo del settore autostradale, l'audizione del presidente e amministratore di ANAS SpA, ingegner Vincenzo Pozzi.

Come è a tutti noto, l'audizione odierna costituisce il primo appuntamento dalla data di deliberazione dell'indagine e rappresenta una significativa occasione per avviare le riflessioni delle Commissioni riunite VIII e IX sull'argomento.

Al riguardo, vorrei rilevare che l'indagine si propone sostanzialmente di approfondire lo stato di attuazione degli investimenti riguardanti la rete autostradale nazionale, di verificare l'attuale struttura del mercato, le tendenze in atto verso la liberalizzazione e lo sviluppo del principio di concorrenza (nei limiti in cui si può accettare una concorrenza perfetta, che peraltro non esiste se non nei manuali di economia politica del secolo diciannovesimo, in un settore o servizio di pubblica utilità come quello delle autostrade), di

valutare il sistema dei controlli e della vigilanza sui concessionari, anche alla luce della recente trasformazione dell'ANAS in SpA, di comprendere le prospettive di evoluzione dei sistemi di tariffazione e di pedaggio.

Ciò è particolarmente importante nel momento in cui i concessionari e anche la SpA ANAS acquisiscono la concessione in determinate tratte, perché poi essi devono anche ricavare, in relazione agli investimenti da effettuare, una redditività, sia pure nell'arco temporale della concessione stessa.

Prima di dare la parola all'ingegner Pozzi, desidero in proposito ricordare che, proprio in ragione della complessità dei temi da affrontare, si è convenuto con il Ministero più direttamente interessato, ossia il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di svolgere due distinte audizioni, l'una del ministro Lunardi in ordine alla questione dello sviluppo degli interventi per l'ammodernamento della rete autostradale (sostanzialmente in applicazione della legge obiettivo), l'altra del viceseministro Martinat sui problemi più strettamente connessi alle vicende tariffarie e alle convenzioni autostradali (quindi tutte le audizioni sono, per così dire, orientate in questi due sensi per quanto riguarda il problema autostradale).

Per tali motivi, appare quanto mai opportuna l'odierna audizione dei rappresentanti dell'ANAS, che ci dovrebbe consentire di delineare un quadro complessivo dell'intera situazione del settore autostradale, fornendo i primi spunti di riflessione per il nostro lavoro.

Do ora la parola all'ingegnere Pozzi.

VINCENZO POZZI, *Presidente e amministratore di ANAS SpA.* Rivolgo, innanzi-

tutto, un saluto ai membri delle Commissioni riunite.

Sono stati distribuiti ai commissari alcuni documenti, tra i quali un libro, edito l'anno scorso, relativo alla situazione delle concessionarie in Italia, ed un ulteriore *depliant* abbastanza importante nel quale sono sintetizzati l'attività dell'ANAS, i rapporti con i concessionari e lo stato delle convenzioni. A mio avviso, una lettura di questi documenti potrebbe consentire di ben individuare e dare risposta a una serie di interrogativi ai quali, come giustamente ha ricordato il presidente, le Commissioni vorrebbero una risposta innanzitutto dall'ANAS, ma anche dagli altri soggetti interessati che verranno auditi nel corso delle successive sedute.

Svolgerò ora una relazione introduttiva che esula dai dati quantitativi che, come torno a ripetere, possono rinvenirsi nei documenti distribuiti, ma che rappresenta una buona premessa per la lettura del documento che mettiamo a disposizione delle Commissioni.

Infine, ricordo che sia io sia i miei colleghi rimaniamo a disposizione per eventuali chiarimenti e ulteriori informazioni. A questo proposito, colgo l'occasione per salutare l'architetto Mauro Coletta, direttore centrale autostrade e trafori, quindi colui che è responsabile, a livello aziendale, di vigilare sulle concessionarie, la dottoressa Lancetti, responsabile dei rapporti istituzionali, il dottor Scanni, direttore dell'ufficio comunicazione, il dottor Morisco, della Direzione centrale tecnica autostrade e trafori, e il dottor De Santis, il mio segretario tecnico.

Ringrazio ancora le Commissioni riunite per l'interesse mostrato verso le attività di ANAS SpA e per averci fornito l'occasione di illustrare i progressi compiuti da ANAS e le sue prospettive, fornendo elementi di valutazione aggiuntivi a quelli già rappresentati davanti alla Camera nel corso di precedenti audizioni.

Come è noto, l'ANAS è stata più volte oggetto di riforma da parte del legislatore, allo scopo di conformare progressivamente una struttura sempre più funzionale all'erogazione di un servizio costituito dal-

l'implementazione e dalla soddisfazione della esigenza di mobilità sull'intero territorio.

Al riguardo, è necessario evidenziare come i principi che discendono dal quadro normativo nazionale e comunitario di riferimento, così come recepito e puntualizzato dalla direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 novembre 2002, siano stati integralmente recepiti sia nell'attuale statuto di ANAS SpA sia nella Convenzione di concessione, richiamata dalla norma istitutiva come istituto regolatore dei rapporti tra ANAS SpA e lo Stato.

Il percorso di trasformazione di ANAS in società per azioni, delineato dall'articolo 7 del decreto-legge n. 138, ha subito una serie di aggiornamenti ed integrazioni con la normativa successiva, a partire dalla legge 27 dicembre 2002, n. 289, per effetto della quale alcuni aspetti essenziali del processo di trasformazione stesso hanno ricevuto una migliore e più precisa configurazione rispetto alla originaria formulazione.

La prima assemblea della società, svolta il 19 dicembre 2002, ha approvato lo statuto, perfezionando in tal modo, anche in sede amministrativa, il processo di trasformazione avviato sul piano normativo.

In pari data 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, poi registrata alla Corte dei conti in data 20 febbraio 2003. Nell'atto di convenzione è possibile individuare dettagliatamente obblighi, competenze e facoltà inerenti le attività oggetto di concessione.

La convenzione disciplina, tra l'altro, i flussi finanziari a favore della società per le attività di manutenzione e d'investimento, nell'intento di realizzare quella certezza del quadro economico di riferimento, oggetto di specifica raccomandazione da parte della Presidenza del Consiglio, che trova formale espressione nella direttiva del 27 novembre 2002, dimostrando ancora una volta il grado di attenzione per i problemi della infrastrut-

turazione del paese e, quindi, l'interesse per i soggetti attuatori degli interventi.

L'atto convenzionale stipulato tra ANAS e Ministero delle infrastrutture e trasporti individua in misura dettagliata l'ambito operativo dell'ANAS prevedendo, oltre alle funzioni tradizionalmente esercitate, anche nuovi obiettivi consistenti, tra l'altro, nella valorizzazione del patrimonio stradale ed autostradale. Sul piano esterno, la nuova configurazione di ANAS SpA rende compatibili diversificazioni gestionali e sviluppi in settori accessori.

Dalla trasformazione ad oggi, particolare attenzione è stata posta ai rapporti con il mercato per la realizzazione delle grandi infrastrutture anche attraverso nuovi strumenti operativi introdotti dalle recenti modifiche legislative (cito la legge obiettivo). Sotto questo profilo, pur nel corretto rispetto della normativa comunitaria, ci si è posti in stretta correlazione con il mondo imprenditoriale, uniformandosi alla prassi maggiormente in uso in Italia e all'estero.

Nel Mezzogiorno l'ANAS ha inaugurato una nuova stagione delle opere pubbliche agendo in stretta e leale collaborazione con le istituzioni locali e i rappresentanti del Governo. Il ricorso all'affidamento a contraente generale e la conseguente accelerazione dei lavori di ammodernamento, concentrati sulla Salerno-Reggio Calabria, hanno già prodotto buoni risultati. Nel 2003 sono stati mandati in appalto 3 maxilotti (sui 6 complessivi) per un investimento complessivo di 2,3 miliardi di euro. In uno di questi ultimi, e precisamente il tratto da Sicignano degli Alburni ad Atena Lucana, i lavori sono iniziati il 19 marzo scorso. A marzo 2004 è stato provvisoriamente aggiudicato il secondo maxilotto relativo alla tratta compresa tra gli svincoli di Gioia Tauro e Scilla per circa 30 km. Entro l'estate 2004 sarà bandita la gara per un altro maxilotto, dallo svincolo di Padula allo svincolo di Lauria, del valore di circa 977 milioni di euro.

La focalizzazione sui principi di produttività, economicità ed efficienza risulta pienamente coerente con la nuova veste

giuridica dell'ANAS. Nel limitato periodo di tempo trascorso sono state avviate molteplici iniziative improntate all'adeguamento della rete stradale ed autostradale gestita direttamente ed in regime di concessione nel rispetto, peraltro, dei vincoli di bilancio ora esistenti. Con la medesima prontezza sono state avviate numerose attività necessarie alla realizzazione di nuove infrastrutture che, entro un limitato periodo di tempo, potranno consentire al paese di disporre di una rete autostradale adeguata alle moderne esigenze di mobilità e ben integrata nel contesto dei sistemi di trasporto europei.

Oltre la trasformazione dell'ANAS, i numerosi cambiamenti intervenuti nel quadro normativo delle opere pubbliche, nel sistema delle società concessionarie autostradali e nell'evoluzione della domanda di mobilità inducono ad effettuare delle attente riflessioni per meglio comprendere la situazione attuale. Si sente quindi l'esigenza di fornire elementi conoscitivi sullo stato del settore autostradale, evidenziando le principali caratteristiche e le prospettive future attraverso un *excursus* dei singoli argomenti indicati dalle Commissioni. Il principale auspicio rimane quello di fare emergere il costante impegno profuso dall'ANAS nell'attuazione dei programmi di adeguamento e potenziamento della rete autostradale.

Contestualmente si intende porre all'attenzione delle Commissioni le numerose iniziative assunte nell'esercizio del potere di vigilanza e controllo verso le società concessionarie. Per tale specifico aspetto appare opportuno anticipare che un migliore espletamento delle attività di vigilanza e controllo può essere conseguito attraverso modifiche regolamentari o convenzionali che attribuiscono maggiori poteri sanzionatori. Al riguardo, una migliore regolazione del sistema di sanzioni potrebbe trovare attuazione in occasione delle modifiche da apportare al sistema di revisione delle tariffe così come previsto dall'articolo 21 della legge n. 47 del 2004. Tale legge ha innovato significativamente la normativa in materia di concessioni autostradali, in particolare in relazione

all'articolo 21 del decreto-legge n. 355 del 24 dicembre 2003, che introduce un'importante revisione della formula tariffaria.

Una delle principali novità introdotte riguarda la congrua remunerazione degli investimenti aggiuntivi al piano finanziario vigente delle concessionarie autostradali. Tale remunerazione è calcolata sulla base di un ritorno sul capitale investito addizionale pari al WACC (costo medio ponderato delle fonti di finanziamento), attraverso la predisposizione di piani di convalida economica per ogni singolo nuovo investimento, utilizzando il metodo dell'attualizzazione dei flussi di cassa. L'articolo 21 della legge n. 47 del 2004 introduce anche una proposta intesa a integrare gli *standard* di qualità e le modalità di misurazione e verifica dei relativi livelli, con l'obiettivo di migliorare qualità e sicurezza del servizio, fluidità *in itinere* e qualità ambientale.

Per quanto riguarda la struttura del mercato, il sistema delle infrastrutture stradali rappresenta una leva competitiva determinante nell'economia di ciascun paese, in quanto contribuisce, in differenti modalità, alla mobilità delle persone, allo sviluppo degli scambi e alla crescita della produzione economica. La dotazione di un'adeguata rete stradale ed autostradale rappresenta, quindi, un fattore di primaria importanza per un equilibrato sviluppo del paese.

L'estensione attuale della rete autostradale italiana è pari a 6.487,3 km ed è composta da autostrade a pedaggio per 5.563,1 km (assentite in concessione); trafori a pedaggio per 30,2 km (assentiti in concessione); autostrade a libera circolazione per 894 km, gestite direttamente dall'ANAS (A29 Palermo-Mazara del Vallo, A19 Palermo-Catania, A3 Salerno-Reggio Calabria, la Roma-Fiumicino e il Grande raccordo anulare di Roma).

Dagli anni '70 ad oggi la rete autostradale italiana è passata da 4.000 km a 6.480 km, con un incremento del 62 per cento. Nel corso degli anni, il suo sviluppo è proseguito però a ritmi differenti: dal 1970 al 1987 si è evidenziato un incremento di

oltre il 46 per cento, mentre dal 1988 al 2002 solo un incremento del 16 per cento.

PRESIDENTE. Scusi se l'interrompo. L'effetto della legge n. 492 del 1975 si è proiettato a partire dalla fine degli anni '70 sino quasi alla fine degli anni '80.

VINCENZO POZZI, Presidente e amministratore di ANAS SpA. Il volume del traffico autostradale ha subito, invece, un incremento molto più evidente passando da poco più di 10 miliardi di km ad oltre 70 miliardi di km percorsi. Quindi, l'incremento registrato risulta superiore al 700 per cento e negli anni è distribuito in questo modo: dal 1970 al 1987 con il 390 per cento di crescita, a fronte di un incremento del 46 per cento di autostrade; dal 1988 al 2002 con il 310 per cento di crescita, a fronte di un incremento della rete autostradale del 16 per cento.

Questi semplici dati evidenziano che la crescita costante nei volumi di traffico non è stata seguita da un'adeguata espansione della rete autostradale, determinando una carenza infrastrutturale che rende necessaria l'attuazione di interventi correttivi.

Nello stesso periodo di riferimento molti paesi europei, non dotati di un'adeguata rete autostradale, hanno invece intrapreso consistenti politiche per sviluppare le infrastrutture, raggiungendo nel tempo posizioni di vantaggio. Posto pari a 100 la dotazione autostradale dei paesi europei negli anni '70, il valore medio attuale risulta di 329, il che evidenzia una crescita media nei paesi dell'Unione europea con un fattore di moltiplicazione di 1 a 3; invece, per l'Italia il fattore di crescita è stato solamente dell'1,6 e, quindi, si attesta su un tasso ampiamente inferiore.

Il prolungato periodo di stasi nello sviluppo della rete, che trae origine dalla legge n. 492 del 1975, risulta ancora più evidente mediante il raffronto con i tassi di crescita di alcuni paesi europei, come Francia o Spagna, che, pur partendo da una situazione di svantaggio, oggi dispongono di una rete più estesa di quella italiana.

A fronte di una limitata crescita dell'estensione autostradale, nel 2003 sono

stati complessivamente superati i 78 miliardi di veicoli/km, con i veicoli leggeri che si attestano su oltre 60 miliardi di km percorsi ed i veicoli pesanti che superano la soglia dei 18 miliardi di veicoli/km. Il quadro rappresentato evidenzia l'oggettiva necessità di porre urgenti misure di adattamento e potenziamento della rete autostradale.

Per quel che riguarda lo stato delle convenzioni autostradali, il panorama delle concessionarie autostradali in Italia è rappresentato da 25 società, le quali complessivamente gestiscono 5567,990 km e 30,2 km di trafori.

Il ricorso prevalente all'istituto della concessione costituisce una scelta adottata dall'Italia sin dalla fase iniziale di realizzazione delle grandi arterie di comunicazione. Tale scelta, peraltro, non pregiudicava la partecipazione di soggetti pubblici, atteso che questi dovevano obbligatoriamente possedere la maggioranza del capitale sociale di ciascuna società concessionaria. Nel corso degli anni '90, di pari passo con le esperienze verificatesi nei principali paesi europei, si è delineato un progressivo processo di privatizzazione del servizio, il quale è stato definitivamente affermato in ambito normativo con l'emanazione della legge n. 537 del 1993.

Con la legge n. 498 del 1992 e gli atti regolamentari correlati, sono state definite le norme generali che regolano l'attività delle società concessionarie autostradali.

Il quadro operativo delineatosi attraverso le nuove leggi del settore risponde alle seguenti linee: privatizzazione (riduzione della spesa pubblica); diversificazione delle attività; concentrazione (raggiungimento di strutture adeguate per affrontare la competizione internazionale); ampliamento del mercato (costruzione di nuove opere).

Negli atti convenzionali stipulati, in differenti momenti, con le singole società concessionarie, sono stati individuati rilevanti programmi di investimento, da porre in essere secondo una dettagliata scansione temporale. L'entità della spesa effettivamente sostenuta e il rispetto dei tempi

di esecuzione sono oggetto di specifico monitoraggio da parte del concedente.

Il maggior tempo occorso per la conclusione dei procedimenti approvativi ha prodotto inevitabili riflessi anche sulla tempistica degli interventi. I mutamenti più significativi, intervenuti nel 2003, riferibili alle singole società concessionarie, sono costituiti dai seguenti fatti: la stipula del IV atto aggiuntivo con la Società Autostrade per l'Italia SpA, definitivamente approvata con il decreto-legge n. 355 del 24 dicembre 2003, convertito in legge il 26 febbraio 2004; la definitiva approvazione e registrazione degli atti convenzionali con le società SITAF e SAV; il prosieguo dell'iter approvativo che regola la realizzazione del passante autostradale di Mestre; la stipula degli atti aggiuntivi con le società concessionarie Autostrade per l'Italia SpA, ASTM SpA e Milano mare SpA, per la realizzazione del collegamento dell'accessibilità al polo fieristico di Milano; il perfezionamento, dal 1° gennaio 2003, della concessione per la gestione delle autostrade A24 e A25 (strada dei parchi) a seguito di procedura di gara; la stipula della convenzione con la Società Brebemi SpA, a seguito di procedura concorsuale, ai sensi dell'articolo 37-bis della legge n. 109 del 1994, per la costruzione e la gestione del collegamento Milano-Bergamo-Brescia.

Nel 2004 è previsto un aggiornamento periodico, ad intervalli quinquennali, delle convenzioni e dei relativi piani finanziari per 16 società concessionarie. Questa circostanza rappresenta un'ulteriore occasione per regolare gli interventi di adeguamento della rete autostradale, divenuti indispensabili dal momento di approvazione delle convenzioni originarie, avvenuta nel 2000.

Risulta però indispensabile che gli atti convenzionali stipulati possano celermente concludere il processo approvativo, onde evitare riflessi negativi sull'attuazione dei programmi. Al riguardo, ricordo che attualmente sei atti convenzionali stipulati con società, in differenti date, non risultano ancora efficaci per la mancata conclusione dell'iter approvativo.

Un altro elemento di riflessione è rappresentato dalla circostanza che, a fronte di un ampio ed eterogeneo insieme di opere per il concessionario, lo schema convenzionale non prevede un sistema sanzionatorio altrettanto completo e dettagliato. Infatti, le misure previste dal testo convenzionale prevedono attualmente due mezzi specifici da applicare in caso di inadempimenti o discordanze con i valori del piano finanziario: il primo consiste nella revoca della concessione in caso di grave e perdurante inadempimento; il secondo nella richiesta, ai sensi dell'articolo 12 della convenzione, per cause di forza maggiore, di un nuovo piano finanziario con la conseguente revisione delle condizioni.

Per quel che riguarda lo stato di attuazione degli investimenti, l'esecuzione di nuovi investimenti costituisce un elemento qualificante degli atti convenzionali stipulati tra ANAS e società concessionarie. Gli interventi inseriti negli atti revisionati, ai sensi della legge n. 498 del 1992, rappresentano nel loro insieme un programma di riqualificazione e potenziamento della rete autostradale, reso ancora più urgente da un prolungato periodo di stasi.

Con la revisione delle convenzioni, ai sensi dell'articolo 11 della legge n. 498 del 1992, le società concessionarie autostradali hanno assunto l'impegno di realizzare una serie di opere necessarie ad adeguare e modernizzare la rete in concessione, in un quadro di compatibilità economico-finanziarie, nell'ottica di adeguare la dotazione infrastrutturale del paese agli standard europei.

La Direzione autostrade e trafori, mantenendo l'alta sorveglianza sull'intero comparto delle autostrade, ricopre nell'ambito ANAS un ruolo strategico di coordinamento per gli investimenti in corso e quelli in programma, necessari all'ammodernamento della rete. Gli interventi inseriti nei programmi di investimento non risultano finalizzati ad un mero sviluppo in senso estensivo della rete, ma tendono anzitutto a razionalizzare l'uso e ad eliminare le situazioni di disagio in contesti particolari, come quelli urbani o extraurbani, dove le

autostrade, a causa del rapido sviluppo delle aree abitate, risultano incompatibili con le attuali destinazioni.

L'insieme degli interventi infrastrutturali e dei programmi di manutenzione che compongono i piani finanziari, al momento della redazione, risultano congrui con le previsioni di sviluppo dei traffici su strada. In presenza di nuove esigenze, ulteriori adeguamenti del corpo autostradale in concessione possono in qualsiasi momento essere attuati mediante la stipula di atti aggiuntivi alle convenzioni in essere.

Le opere in corso e quelle programmate consentono il perseguimento di significativi obiettivi nella politica del trasporto: assicurare all'autostrada tutti i correttivi ritenuti necessari ed indispensabili per migliorare la sicurezza verso l'utenza autostradale 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 d'adduzione, di raccordo e di allacciamento all'autostrada, con particolare riferimento ai grandi nodi delle aree metropolitane (Genova, Venezia, Bologna e Milano); inserire tutte le innovazioni gestionali atte a migliorare il servizio reso all'utenza; prevedere un piano manutentorio adeguato al mantenimento di una elevata efficienza dell'autostrada.

Nell'attuazione dei programmi di investimento da parte delle concessionarie autostradali, si possono individuare elementi di criticità, riferibili a differenti circostanze. Le fattispecie più ricorrenti sono rappresentate dai seguenti fattori: maggiori tempi per il perfezionamento degli atti convenzionali; dilazioni nei tempi dell'approvazione dei progetti da parte degli enti e delle amministrazioni preposte; contenziosi in sede d'affidamento lavori; contenziosi in corso di esecuzione dei lavori.

L'ANAS, consapevole di dover imprimere una forte accelerazione alle attività esecutive, ha posto in essere molteplici misure per il superamento delle criticità,

confermate dall'incremento del numero dei progetti approvati, dalle percentuali d'avanzamento lavori, dai lavori consegnati, intesi come lavori per i quali si è proceduto all'apertura del cantiere, con relativo atto formale.

Procedendo ad una analisi dei dati salienti, giova evidenziare che il valore degli interventi di adeguamento autostradale, previsto in attuazione delle convenzioni vigenti, ammonta a complessivi 15.661 milioni di euro, e per il periodo 2003-2005 è prevista una spesa di 9.244 milioni di euro, pari ad oltre il 50 per cento dei valori complessivi indicati nei rispettivi piani. Tale importo non considera gli interventi relativi agli investimenti per l'ordinaria manutenzione.

Gli interventi inseriti nei programmi d'investimento, oltre a rispondere alle disposizioni derivanti dagli ultimi provvedimenti normativi riguardanti specificamente la sicurezza nelle gallerie e sui viadotti, risultano in linea con gli obiettivi sulla sicurezza perseguiti dall'ANAS. Tali interventi, sovrapposti con le opere di ammodernamento ed incremento della qualità, sono rappresentati da misure di tipo gestionale e infrastrutturale.

Nel periodo compreso tra gennaio 2001 e marzo 2004 sono stati complessivamente approvati dall'ANAS 312 progetti esecutivi, per un valore complessivo di 4.334.103.042,13 euro. I valori annui denotano un *trend* in espansione.

Rispetto al complesso degli interventi previsti dal piano finanziario (pari a euro 5.615,280 milioni), risultano realizzati al 31 dicembre 2003 lavori per 2.744,113 milioni di euro, per una percentuale pari al 49 per cento. Ad oggi, la percentuale di attuazione dei programmi risulta in costante recupero. Peraltro, lo sblocco di opere autostradali rilevanti (come ad esempio la Variante di valico, l'adeguamento della A4 a tre corsie, la Valdastico Sud) consentirà nell'immediato futuro ulteriori significativi avanzamenti nel programma delle opere.

Rispetto al complesso degli interventi preventivati, risultano ultimati al 31 dicembre 2003 lavori per euro 1.335.100.018. Ad

oggi, i lavori in corso riguardano 174 opere, per un importo autorizzato pari a euro 4.376.090.000. Per l'intero 2004, l'ammontare complessivo dei lavori che si prevede di consegnare da parte delle società concessionarie è pari a 3.815,221 milioni di euro che, raffrontati con i valori degli anni precedenti, denota una crescita esponenziale.

Unitamente al programma d'investimento, le società concessionarie hanno proseguito l'attività di manutenzione del corpo autostradale coerentemente alle esigenze di funzionalità delle infrastrutture ed ai programmi d'intervento prestabiliti. Si tratta, in sostanza, di interventi connessi al rifacimento del manto autostradale, alla sistemazione delle barriere e alle operazioni di pulizia e ripristino di elementi usurati.

I programmi di manutenzione sono redatti su base annuale e presentati all'ANAS entro il mese di novembre dell'anno precedente a quello di riferimento. Relativamente all'anno 2003 la spesa sostenuta dalle società risulta considerevolmente superiore rispetto a quella del 2002. In generale, dall'entrata in vigore delle nuove convenzioni, la spesa per manutenzione ordinaria risulta in linea con le previsioni dei piani finanziari.

Passando ad illustrare i programmi della legge obiettivo (n. 443 del 2001), osservo che l'esigenza di accelerare il processo di ammodernamento delle infrastrutture, creando condizioni favorevoli per l'intervento dei soggetti privati e semplificando il complesso delle norme che sovrintendono alla realizzazione delle opere, trova una risposta nei provvedimenti legislativi e regolamentari di recente emanazione.

La legge n. 443 del 2001, meglio nota come legge obiettivo, concede una delega al Governo in materia di infrastrutture, insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive, in modo da accelerare la realizzazione di grandi infrastrutture e aprire in tempi rapidi i cantieri, attraverso una revisione dei processi di decisione e di autorizzazione dei progetti. Tale legge ha

messo il paese in condizione di poter rispettare scadenze a breve termine ma, soprattutto, di ristabilire certezza sulle date di fine dei lavori.

Nell'anno corrente l'ANAS ha impresso una forte accelerazione per l'avanzamento delle infrastrutture di cui alla delibera CIPE del 21 dicembre 2001. Come facilmente si può riscontrare, si tratta di opere le quali per valore economico e rilevanza trasportistica rappresentano un reale potenziamento della rete autostradale che, allorquando ultimato, permetterà di ridurre il *gap* infrastrutturale creatosi nel corso degli anni rispetto ai paesi *leader* dell'Unione europea. Nel complesso delle opere inserite nella delibera CIPE n. 121 del 2001, quelle relative a infrastrutture autostradali risultano ad uno stadio più avanzato di progettazione e realizzazione.

Tra le modalità operative recentemente introdotte nel panorama normativo italiano per l'esecuzione e gestione delle opere pubbliche, appare opportuno segnalare, per l'importanza che sta assumendo, l'istituto del *project financing* (finanza di progetto) regolato dagli articoli 37-*bis* e seguenti della legge n. 109 del 1994.

Il *project financing* rappresenta, anzitutto, uno strumento finanziario indirizzato al finanziamento e alla gestione privata di infrastrutture e servizi economici di utilità pubblica. L'esigenza di ricorrere a tale strumento è la conseguenza diretta del preoccupante divario esistente tra fabbisogno finanziario necessario per realizzare progetti di utilità pubblica e spesa pubblica destinata a servizi di pubblica utilità. Questo *gap* può essere colmato solo tramite l'intervento di finanziamenti da parte di soggetti privati disposti a rischiare il proprio capitale in progetti che mostrano potenzialità di remunerazione adeguate in un contesto di certezza regolamentare.

Il ricorso allo strumento del *project financing* registra una crescente attenzione da parte di imprese private che operano nel settore delle opere pubbliche. In particolare, per le infrastrutture autostradali tale interesse è confermato dalle proposte d'intervento presentate all'ANAS. Nei soli

anni 2002 e 2003 sono state trasmesse all'ANAS 8 proposte per interventi che, complessivamente, risultano pari ad euro 16.918.352.887.

Passo ora ad illustrare il sistema di vigilanza e controllo sulle società concessionarie autostradali. Tutte le attività di vigilanza e di controllo sulle concessionarie autostradali sono esercitate dall'ANAS attraverso un'apposita direzione, la Direzione autostrade e trafori. Al riguardo, permettetemi di rivolgere un elogio particolare al direttore Coletta per l'assiduo impegno dimostrato e per gli ottimi risultati, all'inizio neanche sperati, che sta raggiungendo.

La Direzione ha recentemente attuato un programma di riorganizzazione finalizzato al perseguimento degli obiettivi prefissati: il rafforzamento delle attività di vigilanza sulle concessionarie; il miglioramento delle attività di pianificazione e programmazione; l'accelerazione delle procedure per l'avvio di nuove opere; il miglioramento delle attività per il potenziamento e l'adeguamento della rete; la definizione degli *standard* di qualità autostradali e l'individuazione di nuovi indicatori per la gestione autostradale in « qualità globale ».

Il controllo dell'area tecnica sull'attività delle concessionarie è esercitato dall'ANAS sia attraverso gli uffici di sede, sia attraverso gli uffici periferici dedicati alle società autostradali e competenti per specifiche aree territoriali.

Agli uffici periferici sono assegnate specifiche competenze di vigilanza sulla regolarità del servizio autostradale, che esercitano mediante continui sopralluoghi e contatti diretti con le centrali operative delle concessionarie. Le competenze degli uffici periferici possono essere così sintetizzate: vigilanza sui lavori; verifica del livello qualitativo dei tracciati e dell'attuazione dei programmi di manutenzione; ricognizioni rivolte alla verifica del grado di sicurezza della circolazione; rilascio di autorizzazioni per concessioni e partecipazioni a riunioni e conferenze dei servizi.

Passo ora ad illustrare i nuovi uffici autostradali. Al fine di potenziare le atti-

vità di presidio del territorio è prevista la costituzione di nuovi uffici autostradali, ai quali saranno attribuite competenze per il potenziamento delle attività di controllo. Essi sono, in particolare, l'ufficio di Genova, con 1.756,11 chilometri di autostrade da presidiare, l'ufficio di Bologna, con 2.012 chilometri, l'ufficio di Roma, con 1.756,11 chilometri, l'ufficio di Cosenza, con 441 chilometri, l'ufficio di Palermo, con 741 chilometri.

L'attività di vigilanza sulle società concessionarie autostradali è articolata in un'ampia serie di verifiche — predisposte secondo differenti modalità e tempi, relative ad analisi di carattere tecnico, economico e finanziario — ed è finalizzata a verificare il rispetto degli obblighi normativi e convenzionali.

Attraverso la raccolta dei dati e la loro aggregazione ed effettuando riscontri, controlli e verifiche, la Direzione autostrade dispone di informazioni sui principali aspetti delle società concessionarie autostradali legati alla gestione tecnica dell'infrastruttura, al mantenimento della funzionalità delle infrastrutture concesse, al miglioramento del servizio, allo stato d'attuazione del programma degli investimenti e la corrispondenza delle risultanze economiche e finanziarie ai valori indicati nel piano finanziario, alle misure di implementazione degli *standard* di sicurezza, servizio ed informazione.

Le attività di controllo di ANAS sono principalmente rappresentate dalla vigilanza sulla rete autostradale e sulle modalità di svolgimento del servizio, sull'approvazione dei progetti definitivi ed esecutivi e delle eventuali varianti, sulla verifica e sul collaudo delle opere al completamento dei lavori ed, infine, sulla corretta esecuzione degli interventi rispetto ai progetti approvati. Tale vigilanza implica anche la redazione da parte di ANAS di un prospetto di monitoraggio dei lavori (importo complessivo autorizzato, importo netto, percentuali di ribasso, data di inizio lavori, data di ultimazione prevista, stato di avanzamento reale).

Gli obiettivi dell'attività di controllo sono incentrati sui fattori richiamati dal

testo di convenzione vigente: gestione tecnica e mantenimento della funzionalità dell'infrastruttura, monitoraggio per i fabbisogni della rete, verifica dei programmi annuali, monitoraggio, esecuzione e consuntivazione.

Il modello di controllo dell'area economico-finanziaria è basato sul raggiungimento dell'obiettivo di vigilanza esercitata dalla Direzione autostrade sulle concessionarie in termini di attuazione dei piani finanziari e di processo di revisione tariffaria (*price-cap*).

L'attuazione dei piani finanziari consiste nella gestione tecnica delle infrastrutture oggetto della concessione in condizioni di equilibrio economico-finanziario, nella progettazione e nell'esecuzione a regola d'arte degli interventi secondo l'ordine definito nel piano finanziario stesso, nel mantenimento della funzionalità delle infrastrutture oggetto della concessione attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva delle stesse (manutenzioni ordinarie).

Il processo di revisione tariffaria è rappresentato dal livello di produttività per concessionaria, tenuto conto della variazione di produttività attesa nel settore e della remunerazione del capitale investito, e dal livello di qualità del servizio reso all'utenza.

Per non far ricadere sugli utenti le inefficienze operative nonché gli effetti economici e finanziari che dovessero eventualmente derivare dallo svolgimento di attività differenti da quella principale, l'ANAS, tramite la direzione, ha ritenuto opportuno richiamare l'attenzione delle società su alcuni aspetti rilevanti del rapporto convenzionale in essere fornendo i necessari chiarimenti e diramando la circolare n. 5442 del 2000. Con la suddetta circolare è stato possibile riorganizzare l'attività indirizzata all'acquisizione dei dati contabili indispensabili al fine di esercitare un incisivo controllo e monitoraggio sulle principali variabili che caratterizzano le società concessionarie, quali l'andamento di costi operativi, il rispetto del programma degli investimenti, il costo del servizio offerto e via dicendo.

I dati trasmessi all'ANAS assumono particolare rilievo in merito sia alla definizione degli *standard* di efficienza settoriale, cui devono tendere le società meno efficienti, e quindi nella determinazione del parametro « X » della formula del *price-cap* stabilita dalla delibera CIPE del 20 dicembre 1996, sia all'affinamento e all'attendibilità degli studi di fattibilità economico-finanziaria per la realizzazione e la gestione di nuove infrastrutture autostradali.

Penso di poter omettere l'illustrazione del sistema di tariffazione, perché è noto ed è richiamato nel testo allegato.

Un rafforzamento dei poteri di vigilanza e di controllo sulle società concessionarie potrebbe essere conseguito attraverso nuove regole, finalizzate all'applicazione di un più articolato sistema sanzionatorio verso le società concessionarie proporzionato all'entità delle infrazioni commesse, anche per mezzo di una più ampia applicazione del sistema tariffario, per il quale l'ANAS presenterà proposte di modifica ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 47 del 2001. Presidente, all'inizio abbiamo detto che l'unica possibilità sanzionatoria è la revoca della concessione, che è un atto importante e grave; comunque, per quanto riguarda le infrazioni, una società può arrivare all'estremo e, quindi, alla revoca, ma non ci sono possibilità intermedie di sanzionamento della stessa, a meno che, per cause di forza maggiore, non si rimoduli il piano finanziario. Vorremmo presentare una serie di sanzioni in modo da poter dare una risposta in tempo reale al concessionario che, per un qualsiasi motivo, non abbia rispettato il proprio impegno.

Le nuove regole sul rafforzamento dei suddetti poteri potrebbero altresì essere finalizzate ad una puntuale allocazione dei rischi afferenti il concessionario; al recepimento nell'atto convenzionale degli strumenti di controllo tecnico e finanziario, recentemente messi a punto ed implementati dall'ANAS, tra cui, specificamente, la trasmissione dei dati tecnici ed economico-finanziari secondo le modalità previste dalla circolare ANAS n. 5442 del 2001;

all'adeguamento della formula del *price-cap* mediante l'inserimento di ulteriori parametri relativi alla misurazione della qualità e dell'efficienza del servizio effettivamente reso all'utenza.

In sede di redazione del IV atto aggiuntivo alla convenzione vigente con la società Autostrade per l'Italia SpA sono state introdotte misure che rafforzano il ruolo del concedente e forniscono maggiori garanzie per l'ottemperanza degli obblighi convenzionali.

PRESIDENTE. Sono stati necessari un anno e tre mesi per arrivare a tutto ciò.

VINCENZO POZZI, Presidente e amministratore di ANAS SpA. Manca il passaggio finale della registrazione della Corte dei conti e, quindi, l'atto ancora non è perfezionato.

Tali misure possono essere sintetizzate come segue: mancato riconoscimento tariffario per esuberi di spesa inerenti investimenti assentiti nella convenzione originaria; riconoscimento di incrementi tariffari per la realizzazione di nuovi investimenti, diluiti su un periodo di 10 anni, finalizzato a ridurre l'impatto sugli utenti; formazione di piani di convalida per ogni singolo nuovo investimento commisurati al WACC della concessionaria; riconoscimento del primo aumento tariffario, relativo ai nuovi investimenti, solo successivamente alle approvazioni di progetti da parte della Conferenza dei servizi o del CIPE per le opere riguardanti la legge obiettivo; riconoscimento dei successivi incrementi tariffari, per i nuovi investimenti, solo ad inizio lavori ed in proporzione allo stato d'avanzamento dei lavori consuntivati annualmente rispetto alle previsioni di piano.

PRESIDENTE. Scusi se la interrompo, ma mi pare che questo profilo in parte fosse contenuto in un articolo del decreto-legge relativo alla proroga dei termini, che riguardava sia la concessione alla società Autostrade per l'Italia, sia i futuri programmi delle concessionarie che avevano avuto già la convalida della concessione.

VINCENZO POZZI, *Presidente e amministratore di ANAS SpA*. Sì, è così. Il decreto-legge ha mutuato esattamente gli articoli della convenzione che avevamo stipulato nel dicembre del 2002 con la società Autostrade SpA.

PRESIDENTE. Ci sono voluti un anno e tre mesi per realizzare quanto previsto dalla convenzione.

VINCENZO POZZI, *Presidente e amministratore di ANAS SpA*. Tra le misure che stavo elencando, vi sono altresì le seguenti: la possibilità di stralciare dalla convenzione investimenti che, per causa di forza maggiore, non possono essere realizzati, con contestuale inserimento di altri interventi e con la 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 e in meno, dell'andamento del traffico rispetto a quello previsto nel piano finanziario, che si fossero verificati nel quinquennio precedente.

PRESIDENTE. Con la realizzazione dell'alta velocità o alta capacità ferroviaria, ci potrebbe essere un riflesso sul traffico autostradale, con l'esigenza di verificare la situazione.

VINCENZO POZZI, *Presidente e amministratore di ANAS SpA*. Nonostante questo, i dati registrati ci fanno pensare ad un incremento del traffico autostradale, malgrado la realizzazione dell'alta velocità.

PRESIDENTE. Comunque questa potrà avere dei riflessi quantomeno sull'aviotrasporto.

VINCENZO POZZI, *Presidente e amministratore di ANAS SpA*. L'ANAS è da sempre impegnata in una consistente attività di ricerca e sperimentazione, che

viene svolta in modo particolare avvalendosi del Centro sperimentale di Cesano.

Mediante la partecipazione a numerosi progetti pilota sono state eseguite molteplici iniziative finalizzate all'applicazione di nuove tecnologie, applicate in particolar modo ai materiali di costruzione e alla gestione dei transiti. Le principali applicazioni, alcune già in uso, sono rivolte al potenziamento dei seguenti livelli: informazione, con la creazione di una struttura di infomobilità in avanzata fase; sicurezza (piano ANAS per la sicurezza); qualità del servizio (nuove aree di servizio di sosta e dedicate).

Differenti iniziative di ricerca e sviluppo sono svolte in cooperazione con le società concessionarie autostradali e primari enti di ricerca privati e pubblici.

Le innovazioni tecnologiche offrono interessanti possibilità di integrazione delle modalità di trasporto che possono rendere la rete stradale più sicura e compatibile con lo sviluppo del paese. Le moderne tecnologie consentono la diffusione di sistemi innovativi finalizzati essenzialmente ad una gestione più efficace del servizio e ad un incremento del livello qualitativo.

Le attività di ricerca, per l'individuazione e implementazione di nuove tecnologie, risultano incentrate principalmente negli ambiti della costruzione delle infrastrutture e gestione dei volumi di traffico.

PRESIDENTE. Vorrei rivolgere al presidente Pozzi una domanda. Lei ha distinto le autostrade a pedaggio da quelle libere, le prime a concessione privata e le seconde in concessione all'ANAS — una società per azioni, con fine di lucro, che tra l'altro deve uscire dalla contabilità pubblica, anche perché ce lo chiede l'Unione europea -. Mi pare di capire che con la trasformazione dell'ANAS in società per azioni, le autostrade libere verranno trasformate in autostrade a pedaggio e questo fatto potrebbe determinare un conflitto di interessi, perché l'ANAS sarebbe al tempo stesso concedente e concessionario. È un problema che non si pone allo stato attuale ma che si porrà in futuro. Questo discorso vale per il grande rac-

cordo anulare di Roma, la Salerno-Reggio Calabria, la Roma-Fiumicino, le autostrade siciliane, a meno che non si scelga un'altra strada. Come pensate di risolvere questo problema?

Prima di dare la parola ai colleghi, dispongo che la documentazione consegnata dai rappresentanti dell'ANAS venga pubblicata in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

TINO IANNUZZI. Ringrazio l'ingegner Pozzi per la sua relazione e per la documentazione che leggeremo con grande attenzione, che affronta una serie di questioni minori che delineano in generale la condizione attuale e le prospettive del nostro sistema autostradale, con la piena consapevolezza che l'obiettivo dell'ammodernamento e del potenziamento del sistema autostradale italiano è di assoluta priorità, da condividere e da perseguire con molto impegno, contestualmente al processo di crescita delle condizioni di sicurezza del nostro sistema autostradale e ad una capacità di assicurare un programma dell'attività di manutenzione ordinaria che sia puntuale, approfondita ed efficace.

Sin dall'inizio della legislatura, abbiamo sempre distinto e distinguiamo, anche nell'ambito della nostra posizione politica, diversa e critica rispetto alla politica infrastrutturale della maggioranza e del Governo, l'attività dell'ANAS rispetto al ruolo e al giudizio nei confronti del Ministero dei trasporti, in quanto le scelte di fondo della politica in materia di trasporti si riconducono ovviamente alle determinazioni e alle decisioni a livello governativo.

Da questo punto di vista, riconosciamo che l'ANAS si sta sforzando di introdurre elementi di velocizzazione e accelerazione della capacità di spesa, al fine di realizzare il più rapidamente possibile i programmi di investimento infrastrutturali previsti.

È ovvio che oggi la valutazione del profilo tecnico-gestionale-amministrativo, di pertinenza dell'ANAS, e quella del profilo politico, riferito al sistema autostradale del paese, non possono essere scisse,

tuttavia continuano a preoccuparci enormemente una serie di questioni di fondo, legate al quadro generale della politica infrastrutturale del Governo.

Infatti, se l'obiettivo dell'ammodernamento, del potenziamento, del rafforzamento delle condizioni di sicurezza e di manutenzione del sistema autostradale è importante e da perseguire ed appartiene allo Stato (quindi al Governo come all'opposizione, al Governo di oggi come a quello di domani), non v'è alcun dubbio che l'impostazione complessiva della legge obiettivo rispetto alla quantità di risorse finanziarie disponibili ha determinato — e continua a determinare — un divario netto tra programmi e capacità di realizzazione, nel senso che il quadro delle risorse finanziarie disponibili denota una sorta di coperta che risulta non corta ma cortissima, con ritardi, rinvii, disfunzioni, assenze di realizzazioni ed immagini evocate ad effetto a cui, però, non seguono appalti aggiudicati, cantieri aperti e lavori che vanno avanti.

C'è un problema che si riproduce su una quantità eccessiva di priorità, che ribadiamo anche in questa sede, che andrebbero parametrize rispetto alle risorse effettivamente disponibili e all'identificazione, con la massima accelerazione possibile, del quadro di quegli interventi (quelle cinque o sei grandi opere) che, effettivamente, sarebbero capaci (come ci ha più volte detto anche il dottor Monorchio, presidente di Infrastrutture strade SpA) di determinare un salto di qualità nello sviluppo economico, nell'assetto e nella crescita di intere zone.

Da questo punto di vista, vale lo stesso giudizio sulla legge obiettivo, che pure presenta elementi di interesse. Infatti, ho sempre guardato all'innovazione del *general contractor* come ad un'innovazione importante, che va esperita fino in fondo ma, naturalmente, ritenere che con la legge obiettivo, automaticamente, così come spesso fa il Governo, siano stati risolti tutti i nodi, le questioni procedurali e burocratiche che contrassegnano l'articolato e tormentato iter di realizzazione delle opere pubbliche nelle nostro paese, è

un giudizio di totale approssimazione e superficialità che è smentito dai fatti. Uno dei punti su cui il Governo e il Parlamento dovrebbero maggiormente centrare la loro attenzione è proprio il rafforzamento, il più possibile, della capacità amministrativa, giuridica delle professionalità complessive di cui dispone l'amministrazione dei lavori pubblici nel nostro paese.

L'innovazione rilevante del *general contractor* pone una serie di questioni estremamente delicate perché, ovviamente, con questa figura e con il trasferimento di potestà pubblicistiche dall'amministrazione concedente al contraente generale si pone la necessità di un accrescimento estremamente ramificato e attento, capillare e minuto della capacità di controllo, di monitoraggio e di vigilanza dell'amministrazione dei lavori pubblici nel nostro paese.

Proprio per tale trasferimento di quote importanti di potestà pubblicistiche (dalla definizione di tutti i livelli di progettazione, all'approvazione completa dei progetti, all'acquisizione delle aree disponibili attraverso processi espropriativi, al prefinanziamento, insomma, per una serie di aspetti tutti delicati), si presuppone che vi sia un'amministrazione dei lavori pubblici capace di entrare con una lente estremamente attrezzata, efficiente e puntuale sui tanti e diversi segmenti che contrassegnano il processo realizzativo dei lavori pubblici. Altrimenti avremo, inevitabilmente, da un lato, disfunzioni rispetto alle quali la necessità di un controllo più sofisticato, penetrante e accentuato porrà, al contrario, vuoti e lacune, con una serie di gravi problemi e, dall'altro, l'intrecciarsi di tipiche questioni legate al sovrapporsi delle procedure (ricordo che abbiamo ancora una serie di opere pubbliche bloccate per questo), alla vischiosità dei controlli e delle attività amministrative, tutti elementi che incidono nel procedimento realizzativo di un'opera pubblica.

Abbiamo sperimentato, ancora una volta in diverse opere in questi ultimi tre anni (sintomatico è il caso del famoso Lotto 1, cioè del tratto Salerno-Reggio Calabria, oggetto di rescissione contrattua-

le), una grande difficoltà dell'amministrazione dei lavori pubblici di ripartire con velocità e celerità una volta che si determina un'anomalia, una patologia (che, peraltro, non sarà né la prima, né, purtroppo, l'ultima nel processo degli appalti).

Tutto questo per dire che noi ci poniamo il più possibile dal punto di vista di chi ha una responsabilità, uno sguardo di forza che mira al governo del paese, puntando ad assicurare una risposta e una soluzione ai problemi dei cittadini a prescindere dall'attuale schieramento parlamentare. Se, infatti, nel nostro paese manca un investimento preciso per far crescere, potenziare, far decollare la professionalità e le energie complessive di cui dispone l'amministrazione dei lavori pubblici nell'articolazione ministeriale e, per la rete stradale e autostradale, l'ANAS, continueremo ad imbatterci sistematicamente, pur nelle innovazioni legislative e procedurali, in ostacoli che continueranno a determinare rinvii, ritardi e, molto spesso, blocco *sine die* delle opere.

Desidero inoltre sottolineare l'importanza della parte sul controllo e la vigilanza sui concessionari autostradali. Tuttavia, mi sembra giusto riflettere anche su un'articolazione e differenziazione maggiore del quadro sanzionatorio a disposizione dell'amministrazione concedente verso i concessionari, introducendo, quindi, delle sfumature e delle gradualità di sanzioni rispetto al nulla da una parte e alla revoca della concessione dall'altra (un po' i due poli, l'alfa e l'omega, Scilla e Cariddi).

Ciò mi sembra giusto anche perché abbiamo avuto una discussione (il presidente Armani lo ha ricordato nell'ambito dell'esame del decreto « mille proroghe ») tormentata e sofferta sull'atto aggiuntivo della convenzione con i soggetti concessionari del 2002 e sull'incremento prospettato delle tariffe autostradali, nel corso della quale un punto è emerso con chiarezza: troppo spesso, in passato e fino ad oggi, gli incrementi tariffari sono stati completamente slegati dall'attuazione e dalla realizzazione degli investimenti previsti.

Per una pluralità di ragioni, per il blocco delle procedure, per la mancanza di atti di assenso e di approvazione che hanno impedito gli investimenti e via dicendo (non è questa la sede per ricordare tutte le fattispecie), ci troviamo spesso e comunque di fronte ad un *trend* che va assolutamente e radicalmente invertito. Il mantenimento delle tariffe e gli incrementi eventuali delle medesime debbono legarsi in maniera rigorosa e inderogabile al mantenimento degli impegni presi, all'inizio effettivo degli investimenti e non alla mera approvazione dei progetti, i quali, se poi rimangono fermi, non portano a nulla.

Non solo, ma nell'incremento delle tariffe va introdotta una logica di gradualità, nel senso che man mano che si verifica, da un lato, la realizzazione e procede lo stato di attuazione degli investimenti programmati, contemporaneamente, dall'altro, si può procedere all'incremento tariffario prefigurato. Altrimenti, continueremo ad avere i problemi di sempre, con *trend* di traffico che aumentano, *trend* di introiti per i concessionari che aumentano e investimenti che non si realizzano, con la questione dell'ammodernamento e della sicurezza del sistema autostradale che quindi rimane ferma.

PRESIDENTE. Onorevole Iannuzzi, la invito a concludere.

TINO IANNUZZI. Signor presidente, mi permetta un'ultima rapidissima sottolineatura su una questione di valenza nazionale. Si tratta del collegamento tra l'A30 e l'A3 (la Caserta-Roma e la Salerno-Reggio Calabria). La progettazione preliminare è stata consegnata per il raccordo Salerno-San Severino-Avellino da parte di due diverse società. L'ANAS della regione Campania si è impegnata con un protocollo (personalmente ho cercato di coordinare queste attività doverosamente, pur essendo all'opposizione, tra regione ed enti locali) a completare lo svincolo di Fratte utilizzando le opere che sono state per molto tempo ferme per il sequestro giudiziario dei cantieri. Infine, l'ANAS si è impegnata a finanziare il completamento

di tale svincolo con il piano triennale ANAS.

Sia il potenziamento della bretella A30-A3, sia il completamento dello svincolo di Fratte con i fondi triennali del piano ANAS sono obiettivi di assoluta valenza nazionale che sottopongo alla vostra attenzione, anche per dare un'accelerazione decisiva ai lavori ed avviarci così verso la fase realizzativa che, soprattutto per il completamento dello svincolo, richiede una quantità di risorse sicuramente ben ridotta rispetto alla mole degli impegni che concernono il sistema autostradale italiano.

GRAZIANO MAZZARELLO. Su alcune questioni evidenziate dall'ingegner Pozzi occorre riflettere ancora. Mi hanno colpito i suoi dati relativi al tasso di sviluppo del sistema autostradale italiano, anche se ciò dovremmo analizzarlo in rapporto agli obiettivi di spostamento modale che, complessivamente, ci prefiggiamo come paese.

PRESIDENTE. Non ho citato le « autostrade del mare ».

GRAZIANO MAZZARELLO. Sono un « marinaio » e, quindi, si immagini se non trattavo quell'argomento, anche perché le città di mare sono preoccupate di tutto ciò. Sono altresì preoccupato per la questione delle sanzioni, perché alcune delle società autostradali non hanno completamente rispettato i patti, in termini di investimenti e di cose da fare scritte nelle convenzioni. In questo ambito vorrei avere qualche elemento in più: quanti casi di questo tipo si sono realizzati e in che modo si sono manifestati? Infatti, oltre agli utili significativi che si sono verificati in molti concessionari, gli stessi sono ulteriormente aumentati a causa del mancato rispetto delle convenzioni.

Se non ricordo male, su una serie di interventi per nuove tratte si era aperta una discussione con l'Unione europea o con alcune sue direzioni sulla possibilità di assegnare direttamente la concessione in assenza di gara (mi riferisco, ad esempio, al passante di Mestre o al nodo di Geno-

va). Allora, il problema si è risolto, se mai sia esistito un contenzioso con l'Unione europea per l'assegnazione diretta delle concessioni per le nuove tratte, oppure è ancora aperto? Siccome per l'alta capacità esiste una procedura di infrazione piuttosto significativa, vorrei capire se anche in questo caso si possa arrivare ad una situazione di questo tipo.

Inoltre, per quanto riguarda gli investimenti per la qualità (penso alle questioni relative alla maggiore compatibilità ambientale), nelle convenzioni stipulate o rivedute ultimamente abbiamo o meno una crescita delle richieste dell'ANAS alle concessionarie? In caso positivo, in che termini si possono quantificare la sicurezza e la compatibilità ambientale?

L'ANAS ritiene che sia necessario qualche intervento normativo o amministrativo del Ministero per indicare i livelli e i parametri di sicurezza che devono essere realizzati nella ristrutturazione dell'esistente, che, forse, si può distinguere dalla realizzazione di nuove tratte perché, molto spesso, tutto ciò non consente di creare una terza corsia?

ETTORE ROSATO. Ringrazio il presidente Pozzi per la sua relazione e per la documentazione fornita. In primo luogo, voglio trattare la questione dei grandi corridoi europei, in particolare del corridoio 5, che rappresenta una sfida che il nostro paese non deve assolutamente perdere, soprattutto per ciò che attiene alla tempistica. Alcuni interventi riguardano anche l'ampliamento e l'ammodernamento della rete autostradale del paese, in particolare la realizzazione di corsie supplementari e lo snodo di Mestre. Quali tempi l'ANAS ritiene necessari per completare la rete autostradale relativa allo sviluppo del corridoio 5?

La seconda questione riguarda l'idea del ministro Lunardi (su cui abbiamo una valutazione diversa rispetto a quella che diamo sull'operato dell'ANAS) di innalzare a 150 km orari il limite di velocità su alcune tratte della rete autostradale. Approfittando della presenza di numerosi tecnici, vorrei richiamarmi alle norme di

progettazione delle strade e delle autostrade, varate nel novembre 2001 dal Ministero, che fissano dei parametri molto definiti rispetto ai livelli di progettazione necessari per realizzare un'autostrada adeguata al limite di velocità massima. Neanche questi parametri consentono la realizzazione di autostrade dove il limite sia di 150 km orari e, di conseguenza, quelle realizzate prima non avevano questi criteri. Qual è la valutazione tecnica dell'ANAS su tutto ciò?

La terza questione riguarda la finanza di progetto, da lei citata rispetto ad una serie di interventi importanti sulla nostra rete autostradale. Come esempio è stata indicata — ciò mi ha un po' sorpreso — la realizzazione di rilevanti opere a livello internazionale, tra cui il tunnel della Manica. Su tale realizzazione non ho alcun dubbio, ma le notizie di questi giorni — continui rivoluzionamenti al vertice finanziario, amministrativo e direzionale della società di gestione — fanno intravedere che, alla fine, seppur realizzata, la gestione dell'opera sarà molto complessa. Alla luce di questo esempio, mi chiedo quale sia il vostro livello di approfondimento rispetto ai piani finanziari e, poi, alla gestione dell'opera.

Approfittando per chiedere, infine, chiarimenti sullo stato di attuazione di due opere che sono segnalate come interventi finanziati in *project financing*, la Civitavecchia-Orte-Venezia e la Venezia-Ravenna, per le quali è prevista anche una importante quota di cofinanziamento da parte dello Stato.

MAURIZIO ENZO LUPI. Vorrei esprimere una considerazione e formulare alcune domande. Riferendomi all'intervento del collega Iannuzzi, sembra che siano passati anni luce dalla prima audizione, svolta qui nel 2001, e che molto sia cambiato rispetto allo stato di salute dell'ANAS e di conseguenza allo stato di salute delle infrastrutture nel nostro paese. Ricordo solo che a quell'epoca eravamo alle prese con una relazione della Corte dei conti che accusava pesantemente l'ANAS per i notevoli fondi esistenti nelle