

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA VIII COMMISSIONE
PIETRO ARMANI

La seduta comincia alle 9,15.

(Le Commissioni approvano il processo verbale della seduta precedente).

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 di rappresentanti di ANAS SpA.

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

Sono presenti il presidente di ANAS SpA, ingegner Vincenzo Pozzi, e il direttore centrale autostrade e trafori di ANAS SpA, dottor Mauro Coletta, ai quali rivolgo, a nome delle Commissioni riunite, un saluto di benvenuto ed un ringraziamento per avere accolto il nostro invito.

Avverto che i rappresentanti di ANAS SpA hanno consegnato una documentazione, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna *(vedi allegato)*.

Do la parola all'ingegner Vincenzo Pozzi per la sua esposizione.

VINCENZO POZZI, *Presidente di ANAS SpA*. Rivolgo, innanzitutto, un saluto ai

membri delle Commissioni riunite, ringraziandoli per l'attenzione che dimostrano nei confronti dell'ANAS, che ancora una volta può illustrare direttamente al Parlamento le misure e le iniziative intraprese per rispondere al meglio alla domanda di mobilità del paese.

Già nel 2004 ho avuto modo di esporre la situazione del settore autostradale, sia in relazione alla rete autostradale in gestione diretta, sia in relazione alla rete autostradale a pedaggio, rispetto alla quale l'ANAS si pone come ente concedente ed esercita poteri di vigilanza per conto dello Stato. Inoltre, grazie all'invito del presidente Armani, ho potuto esporre il punto di vista dell'ANAS sulle note proposte normative di gestione/cessione di parti della rete stradale nazionale, illustrando il modello di funzionamento elaborato dalla società.

In questi ultimi mesi, sono intervenuti diversi avvenimenti a modificare il contesto complessivo entro il quale si colloca la società. Mi riferisco anzitutto alla definizione del primo contratto di programma tra l'ANAS ed i ministeri concedente ed azionista, che ha finalmente sancito sul piano sostanziale un mutato rapporto giuridico, economico e finanziario con lo Stato.

Il ministro Siniscalco ha personalmente illustrato natura, caratteristiche e conseguenze del contratto di programma, che consente il rapido trasferimento delle risorse a favore dell'ANAS, permettendo, quindi, la continuità dell'azione amministrativa e la regolarità dei pagamenti ai fornitori.

L'altro fatto di rilievo nella vita della società è costituito dalla revisione e certificazione del bilancio 2004 da parte di una società di revisione individuata con

procedure di evidenza pubblica (la KPMG). L'approvazione formale del bilancio 2004 da parte del ministero azionista è ormai imminente: oggi pomeriggio è convocato un consiglio di amministrazione dell'ANAS avente ad oggetto questo adempimento e, a seguire, è prevista l'assemblea degli azionisti.

La certificazione del bilancio 2004 segna il definitivo passaggio dell'ANAS alla contabilità civilistica, secondo le regole proprie delle società per azioni, definite dal codice civile. Con ciò l'ANAS ha ottemperato a precisi obblighi posti dalla convenzione di concessione.

Proprio per compiere al meglio un passaggio così determinante, l'ANAS si è avvalsa dell'opera di una delle più importanti società di certificazione in Europa, la KPMG. L'iniziale analisi della KPMG sui conti dell'ANAS, di recente trasformata in SpA, aveva posto in evidenza alcuni importanti elementi di criticità che, se non risolti, avrebbero inficiato la possibilità di conseguire la certificazione del bilancio 2004.

Invece, grazie allo sforzo collettivo di tutte le strutture aziendali - è importante sottolinearlo - il bilancio si è sviluppato secondo le regole contabili ed ha ottenuto, quindi, la certificazione, a dimostrazione non solo della capacità tecnica di chi segue la parte amministrativo-contabile ma, soprattutto, della validità del lavoro svolto dall'azienda, che ha prodotto ottimi risultati. La KPMG ha espresso infatti un giudizio positivo sulla conformità del bilancio alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione, attestando che è stato redatto con chiarezza e che rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società.

Tale certificazione costituisce un passaggio fondamentale anche ai fini del processo di deconsolidamento dell'ANAS dal perimetro della pubblica amministrazione. I numeri non sono altro che la fotografia della realtà.

La realtà dell'ANAS è positiva e solida dal punto di vista finanziario, perché nel 2004 la nostra azienda ha incrementato

ulteriormente i ricavi, che sono saliti a 502,35 milioni di euro, con un aumento dell'1,3 per cento rispetto al 2003, e ha ridotto i costi operativi, che sono scesi dai 1.109,58 milioni di euro del 2003 ai 783,47 milioni di euro del 2004, con una riduzione del 29,4 per cento. Il MOL (margine operativo lordo), pur mantenendosi negativo, è migliorato nettamente, da 614 a 281 milioni di euro.

Anche nel 2004, tra bandi pubblicati e gare aggiudicate, l'ANAS ha realizzato un volume di investimenti di oltre 12 miliardi di euro, confermandosi il più importante « committente » pubblico italiano, come certificato dall'Osservatorio Cresme-Il Sole 24 Ore. I lavori pubblicati hanno raggiunto quota 6,622 miliardi di euro, con un incremento del 4 per cento rispetto al già eccezionale 2003. Il raffronto con il 2001 (l'anno precedente all'insediamento dell'attuale vertice aziendale) è ancora più significativo, visto che rispetto a quell'esercizio di bilancio l'incremento è stato del 206 per cento. I lavori aggiudicati hanno fatto registrare un balzo in avanti del 50 per cento rispetto al 2003 e del 404 per cento rispetto al 2001.

Un *trend* ugualmente positivo hanno seguito sia i lavori consegnati (2,889 miliardi di euro), aumentati del 36 per cento rispetto al 2003 e del 140 per cento rispetto al 2001, sia i lavori ultimati, aumentati dell'11 per cento rispetto al 2003 e del 145 per cento rispetto al 2001.

Nel saldo in attivo, bisogna ricordare, tra l'altro, l'ottenimento della certificazione di qualità anche per la direzione centrale lavori; l'approvazione sia di progetti ANAS *ex* « legge obiettivo », per un importo globale di 19.852 milioni di euro, e di progetti relativi alla programmazione ordinaria, per un importo di 1.215 milioni di euro, sia di interventi autostradali assentiti in concessione per un valore di 2.093 milioni di euro, grazie alla vigilanza e al monitoraggio compiuto dalla direzione centrale Autostrade.

Va ricordato anche l'incremento della spesa delle concessionarie per manutenzione ordinaria, salita a circa 632,5 milioni di euro e, ancora, la crescita della produ-

zione nei cantieri, che ha raggiunto quota 1.400 milioni di euro, riflettendosi anche sui pagamenti per i lavori, che hanno avuto un incremento del 17,57 per cento rispetto al 2003, nonostante le recenti limitate disponibilità di cassa.

Dall'analisi dei conti ANAS è emerso però che persiste un forte elemento di criticità, rappresentato dal contenzioso. In particolare, il giudizio positivo sul bilancio è stato oggetto di un rilievo, tecnicamente *scope limitation*, in merito alla determinazione del Fondo vertenze legali per una limitazione nelle procedure di revisione che è stata considerata dalla società di revisione di significatività tale da non precludere la possibilità di esprimere, comunque, un giudizio positivo sul bilancio nel suo complesso.

Si tratta di una criticità che nasce dal passato, peraltro un passato non troppo recente. Il nodo del contenzioso è un nodo vecchio, che non è mai giunto ad una seria definizione, nonostante che nell'ultimo triennio l'ANAS si sia prodigata nel tentativo di mettere ordine in questo settore e di organizzarne al meglio la relativa spesa. Questa attività di riordino del contenzioso è stata possibile solo in parte, anche se si tratta di una parte molto importante, al punto che il bilancio ha potuto ottenere la certificazione anche attraverso l'accantonamento di 50 milioni di euro a copertura di quelle possibili spese riferibili a questa voce e non ancora determinate.

Il secondo punto che si trascina da tempo, e che solo parzialmente ha trovato soluzione, è l'obbligatoria iscrizione di cespiti per i beni patrimoniali. È noto infatti che il trasferimento dei beni, così come previsto dalla legge, riguarda i cosiddetti beni strumentali: una strumentalità, è ovvio, che si riferisce non solo all'uso strumentale dei beni per lavori che riguardano la strada, ma anche alla corretta fruizione della strada da parte degli utenti.

Nel bilancio sono stati inseriti valori significativi per i beni patrimoniali ANAS più importanti, ma l'inserimento non è esaustivo di tutti i beni ricompresi nel patrimonio aziendale, mancandone molti a

causa della parziale determinazione degli stessi da parte del demanio ed altri a causa della non ancora completata identificazione di strumentalità da parte delle strutture aziendali, per cui le pratiche non sono state ancora consegnate al demanio stesso.

Ma se questi sono gli elementi di criticità del passato, ve ne sono altri che riguardano il presente. Occorre innanzitutto premettere che il piano industriale dell'ANAS prevede che il bilancio debba registrare un leggero attivo a partire dal 2008. Invece, il bilancio dell'ANAS del 2004 presenta, come detto, un margine operativo lordo negativo di 281 milioni di euro e sconta inoltre ulteriori componenti economiche nette negative per 57 milioni di euro. Il saldo negativo totale è di 338 milioni di euro, che sono stati ripianati con l'utilizzazione dei fondi di riserva *ex* articolo 7, a copertura degli oneri connessi alla ristrutturazione societaria, consentendo così di raggiungere un pareggio tecnico-contabile.

È questo un dato importante, che non sfugge certo all'attenzione del consiglio di amministrazione dell'ANAS, perché è doveroso avviare iniziative per conseguire subito il pareggio, in attesa di poter raggiungere l'equilibrio economico e il programmato attivo di bilancio. Ciò dimostra che se è vero che molto è stato fatto per ottimizzare il sistema contabile e la gestione operativa, evidentemente occorre ancora insistere affinché il conto economico del 2005 raggiunga pienamente il pareggio.

Contestualmente alla certificazione del bilancio, l'ANAS ha definito il piano industriale, ora all'attenzione dei ministeri, nel quale sono delineati gli obiettivi e le strategie aziendali di medio periodo, atti a consentire, auspicabilmente fin dal 2006, il deconsolidamento di ANAS dal perimetro della pubblica amministrazione.

Mi sembra superfluo sottolineare l'importanza di tale obiettivo e dello sforzo che la società si appresta ad affrontare per poter rispondere alla finalità di fondo della privatizzazione, cioè realizzare le

condizioni per accrescere efficacia, qualità ed efficienza del servizio fornito alla collettività.

Infine, nell'allegato infrastrutture del DPEF 2006-2009 è stato delineato un nuovo modello di funzionamento aziendale, sul quale mi dilungherò più diffusamente in seguito.

In questa sede, come mi è stato da voi richiesto, mi propongo di illustrare le azioni intraprese dall'ANAS per meglio rispondere alla domanda di mobilità, con riferimento specifico al settore autostradale, rimandando per il dettaglio al documento che deposito agli atti delle Commissioni.

Gli investimenti nel comparto delle opere pubbliche costituiscono l'asse portante di ogni economia sana, in quanto consentono di avviare un processo virtuoso di crescita. La rilevanza attribuita a tale aspetto trova riscontro nelle modifiche introdotte in sede comunitaria al patto di stabilità, rivolte a permettere un maggior grado di indebitamento pubblico ai paesi membri dell'Unione europea per consentire il finanziamento di spese in conto capitale.

L'accelerazione nella spesa per le infrastrutture trova un tangibile riconoscimento anche nell'azione di Governo. Il documento di programmazione economico-finanziaria 2006-2009, approvato nei giorni scorsi dal Consiglio dei ministri, prevede un incremento delle risorse statali per le infrastrutture, fissate in 8 miliardi di euro da impiegare nei prossimi tre anni. Le precedenti risorse, da confermarsi attraverso le prossime leggi finanziarie, consentono di dare continuità al programma di investimento nelle infrastrutture strategiche, senza interrompere i progetti in corso d'approvazione, approvati o appaltati. Tra questi ultimi rientrano importanti interventi di potenziamento autostradale come il quadrilatero Marche-Umbria (che vede coinvolta l'ANAS anche in qualità di socio) o la Salerno-Reggio Calabria.

Sebbene i valori del DPEF esprimano un'indicazione di fabbisogno e rivestano pertanto natura programmatica, essi costituiscono un chiaro segnale della rile-

vanza attribuita agli investimenti in infrastrutture come strumento di crescita economica. Un'esortazione ad intraprendere tale scelta è stata espressa anche dal Governatore della Banca d'Italia, il quale in sede CIPE ha sostenuto che «servono incentivi per le opere pubbliche per riavviare l'economia».

L'ANAS, come principale stazione appaltante di infrastrutture viarie e organo di vigilanza e controllo sulla rete autostradale assentita in concessione, riveste un ruolo rilevante nel processo di crescita ed ammodernamento del paese.

Relativamente al comparto delle autostrade in concessione, i dati relativi al 2004 ed al primo semestre 2005 evidenziano un elevato attivismo, confermato dall'entità della spesa sostenuta e dall'elevato numero di cantieri aperti. Il valore dei lavori consegnati nell'anno 2004, superiore a 2.500 milioni di euro, risulta in forte crescita rispetto all'anno precedente. I dati per l'anno in corso sono altrettanto incoraggianti. E in forte crescita risulta anche l'ammontare dei lavori ultimati i quali, nell'intero periodo 2001-2005, ammontano a 2.152 milioni di euro.

La spesa sostenuta dalle società concessionarie ha in molti casi consentito un progressivo recupero dei ritardi verificatisi nei primi anni di vigenza delle convenzioni revisionate *ex lege* n. 498 del 1992. Pertanto il divario tra l'ammontare di spesa risultante nei piani finanziari e la spesa effettiva per lavori è andato gradualmente assottigliandosi.

Se la dinamica degli interventi nel settore autostradale ha un *trend* così positivo, è merito anche dell'incremento del valore complessivo dei progetti approvati dal concedente ANAS, passati da 672 milioni di euro dell'anno 2001 ad oltre 2.093 milioni di euro nel 2004. Tale tendenza positiva sarà verosimilmente confermata anche nel 2005.

Questo non significa che lo storico *gap* infrastrutturale italiano sia stato risolto. A fronte di questi dati sicuramente incoraggianti, l'ANAS è consapevole che sulla rete autostradale in concessione occorre portare a termine o avviare numerose altre

iniziative. In questo contesto l'ANAS considera fondamentale dare continuità ai programmi d'investimento avviati e svilupparli in relazione alle nuove esigenze manifestate dal territorio.

Il richiamato DPEF 2006-2009, allegato infrastrutture, rappresenta il documento più aggiornato nel quale sono riportati gli obiettivi di governo per lo sviluppo delle infrastrutture, aggiornando il programma delle infrastrutture di interesse prevalente per il paese, di cui alla delibera CIPE 121/2001. Quest'ultimo comporta l'attuazione di un ambizioso piano, valutato, secondo le ultime stime, in 170 miliardi di euro (inizialmente 125,8 miliardi).

La maggioranza degli interventi inclusi in « legge obiettivo » sono anche compresi nel piano triennale e decennale dell'ANAS, quest'ultimo approvato contestualmente al contratto di programma.

Le strategie di sviluppo contenute negli atti indicati sono orientate anzitutto al potenziamento dei sistemi di tunnel e valichi alpini. Queste opere si rendono improrogabili sia per l'elevato grado di saturazione che caratterizza le tratte esistenti, sia per velocizzare i collegamenti con i paesi dell'Unione europea e favorire un maggior interscambio di beni e servizi. In questo quadro rientra la necessaria realizzazione di una seconda canna di transito aperta al traffico del tunnel del Frejus, che rappresenta l'unica soluzione tecnica per risolvere definitivamente i problemi di sicurezza della circolazione evidenziatisi anche di recente in occasione del grave incidente del 4 giugno scorso.

L'allargamento dell'Unione europea a 25 paesi rende impellente completare anche le grandi dorsali di comunicazione che permettono rapidi collegamenti tra l'area mediterranea e l'Europa continentale. Molti degli interventi autostradali inclusi nei corridoi di rilevanza europea fanno parte dei programmi d'investimento assentiti a società autostradali. Per opere di notevole dimensione, come l'adeguamento della tratta Firenze-Bologna o della Torino-Milano, il progresso registrato nell'approvazione dei progetti permette un'accelerazione delle successive fasi realizzative.

L'aggiornamento periodico dei piani finanziari allegati agli atti convenzionali costituisce un'ulteriore occasione per poter rivedere i termini di ultimazione di opere già assentite e, allo stesso tempo, prevedere l'esecuzione di nuove opere nel frattempo divenute necessarie.

Per quel che riguarda l'attività di vigilanza e controllo, sulla rete autostradale in concessione l'ANAS esercita le medesime funzioni di vigilanza e controllo già stabilite con il decreto legislativo n. 143 del 1994 istitutivo dell'ANAS ente pubblico economico.

La continua riduzione della partecipazione pubblica nel capitale delle società e l'eliminazione dell'esclusività dell'oggetto sociale (articolo 19 della legge n. 136 del 1999) ha reso più pressante l'esigenza di un controllo incisivo rivolto ad accertare il rispetto di tutte le obbligazioni definite dalla legge e dall'atto convenzionale.

L'attuale organizzazione dell'ANAS permette di acquisire costantemente i principali aspetti operativi delle società concessionarie di natura tecnica, economico-finanziaria, amministrativa e gestionale.

Lascerei a questo punto la parola al mio collega, il dottor Coletta, il quale potrà illustrare i punti di maggior rilievo da sottoporre alla vostra attenzione.

MAURO COLETTA, *Direttore centrale autostrade e trafori di ANAS SpA*. Uno degli elementi introdotti, che stiamo portando avanti, riguarda la modifica della revisione tariffaria, attraverso l'introduzione del *price cap*. La legge n. 47 del 2004, all'articolo 21, ha dato disposizioni specifiche: abbiamo intenzione di introdurre un ulteriore parametro, legato ai tempi di percorrenza e all'attesa ai caselli, anche con delle penalizzazioni per le società concessionarie.

Metteremo in moto delle attività di controllo e di verifica, arrivando in casi estremi alla revoca della concessione. Abbiamo introdotto, grazie anche ad apposite disposizioni legislative, puntuali attività di verifica, legate allo stato di manutenzione delle strade.

Naturalmente è da sottolineare l'intervento sulle grandi aree metropolitane, tra cui il grande raccordo anulare di Roma. I nostri progetti riguardano città come Torino, Milano, il nodo di Bologna, con il potenziamento della rete bolognese e con il passante all'interno dell'area, il potenziamento del tratto Modena-Incisa, con un tratto di 50 chilometri che sarà aperto al traffico il prossimo anno.

VINCENZO POZZI, *Presidente di ANAS SpA*. Stiamo portando avanti progetti di pubblico interesse che riguardano l'area di Venezia, quella di Civitavecchia, nonché l'area che riguarda un tratto della Grosseto-Siena e della Bettolle-Firenze. Abbiamo progetti relativi all'ultimo tratto della Salerno-Reggio Calabria e di recente abbiamo chiuso la gara relativa al tratto Asti-Cuneo.

Gli interventi in *project financing*, finalizzati alla costruzione di nuove autostrade, sono molteplici e si aggirano intorno ai 19 miliardi di euro.

PRESIDENTE. Vorrei che lei facesse un cenno al problema dei famosi 1.500 chilometri di autostrade, che l'Unione europea, come avevamo previsto, ha contestato.

VINCENZO POZZI, *Presidente di ANAS SpA*. La soluzione, che ebbi modo di illustrare a questa Commissione nel corso di una precedente audizione, rappresenta la volontà dell'azienda di costituire una società, con partecipazione iniziale del 100 per cento dell'ANAS, nella quale far confluire lo sfruttamento economico di alcune tratte stradali o autostradali, a fronte del riconoscimento di un pedaggio-ombra da parte dello Stato. Una volta effettuata l'operazione di trasferimento della concessione, questa società veicolo pagherà il diritto di concessione allo Stato, con un valore stimabile da 1 a 3 miliardi di euro, in funzione della rete stradale che verrà individuata, da porre a pedaggio-ombra.

Una volta effettuata tale operazione, la società potrà essere eventualmente aperta anche al mercato privato. Questo tipo di impostazione avrebbe un duplice scopo.

Da un lato, servirebbe a drenare una parte delle risorse del mercato finanziario per eseguire nuove opere e finanziare quindi nuovi interventi, attraverso una cartolarizzazione del nostro credito nei confronti dello Stato, frutto di questi pedaggi-ombra per i prossimi quaranta anni; dall'altro, comporterebbe una fuoriuscita dell'ANAS dalla pubblica amministrazione, senza gravare sul bilancio pubblico.

Con questa formula risolveremmo anche un altro problema, come giustamente il presidente Armani ha già sottolineato nel corso della precedente audizione: il latente conflitto di interessi che l'azienda potrebbe provocare nel ruolo di concedente e di concessionario. Con la fuoriuscita del ramo aziendale attraverso un'apposita società, che gestisce le concessioni, questo problema giuridico verrebbe meno.

PRESIDENTE. Passiamo ora agli interventi dei colleghi.

GUIDO DUSSIN. Formulo una breve domanda: vorrei capire la situazione relativa alle pedemontane, in particolare quella lombarda.

GIUSEPPE GIANNI. Le mie domande sono abbastanza banali. Chiedo innanzitutto cosa sono i punti neri, se essi rappresentino delle criticità, qual è il criterio di scelta di questi punti e se possiamo contenerli nella « legge obiettivo ».

Avete fatto cenno ai *general contractors*. Siete consapevoli del fatto che questi *general contractors*, che vincono le gare, ricorrono poi ai subappalti *on-line*, determinando così la possibilità di far fallire le società che partecipano a questo nuovo metodo? Esiste il rischio di una dispersione di risorse finanziarie esistenti e, al tempo stesso, questo sistema non comporta una mancanza totale di controllo dei lavori?

Vorrei sapere inoltre se si possa offrire qualche possibilità di lavoro alle aziende locali, senza che queste debbano fallire.

Chiedo infine se l'ANAS ritenga ipotizzabile che il pedaggio autostradale possa contenere, all'interno della sua tariffa, una

quota, magari dell'1 per cento (da inserirsi in un apposito capitolo del bilancio), da destinarsi al finanziamento della ricerca scientifica.

GREGORIO DELL'ANNA. Vorrei rivolgere una domanda relativa alla sicurezza stradale. La stagione estiva è particolarmente difficile, perché aumenta il numero di incidenti sulle strade e sulle autostrade italiane. Dalla relazione, che non ho ascoltato dall'inizio, vorrei trarre spunto per sapere quali siano le risorse umane e finanziarie messe in cantiere dall'ANAS per evitare che in periodi di particolare criticità, quali quello estivo e quello invernale, si determinino situazioni di disagio.

Molto spesso — l'ho constatato personalmente — i punti periferici della rete autostradale nazionale scarseggiano di personale e le risorse finanziarie non sono sufficienti per adeguare la segnaletica orizzontale e verticale, nonché quella luminosa, soprattutto quando vi sono code ed incidenti. Come pensa l'ANAS di poter prevenire questi fenomeni attraverso i sistemi di monitoraggio a sua disposizione?

VALTER ZANETTA. Con il direttore Coletta avevamo già avuto un confronto relativamente alla pedemontana piemontese, che era stata prevista nella « legge obiettivo », e in particolare con riferimento al collegamento Biella-Romagnano Sesia. Nella stesura dell'atto aggiuntivo si era anche avanzata qualche proposta in tal senso. Vorrei nuovamente sottolineare questo aspetto, sollecitando al riguardo una maggiore attenzione.

Eventualmente, potrebbe essere utile una nuova modulazione dei rapporti e degli atti in corso, al fine di distinguere tra opere che si eseguono ed opere che potrebbero essere nuovamente proposte. Come ricordava il collega, è certamente importante la pedemontana lombarda, ma lo è anche quella piemontese, limitatamente a questo tratto, che potrebbe riguardare il traffico esistente sull'autostrada Genova-Voltri-Sempione (portandolo da Biella verso l'autostrada), dove già

peraltro sono stati realizzati 13 chilometri di superstrada. Pongo quindi all'attenzione questo problema, comunque già a conoscenza del direttore Coletta.

FABRIZIO VIGNI. La prima domanda che vorrei rivolgere è relativa al modo attraverso il quale si può superare quello che io definisco il terribile « pasticciaccio » della legge finanziaria approvata lo scorso anno, vale a dire, in soldoni, l'idea di trasferire la proprietà di una parte delle strade ad ISPA, per « girarla » poi ad ANAS. L'idea fu contestata non soltanto dall'opposizione, ma all'unanimità da tutti i componenti di questa Commissione. Anche il ministro Siniscalco, di recente, ha ammesso che quell'idea non funziona e che quindi va corretta.

Ciò che è ancora meno chiaro è la modalità alternativa verso la quale si sta andando. In particolare — si tratta della mia domanda — ritengo inevitabile procedere ad un'abrogazione esplicita di quella norma contenuta nella legge finanziaria dello scorso anno, se si vuole smontare quel « castello » sbagliato. Temo che difficilmente si possa procedere per altre vie di carattere amministrativo; chiedo tuttavia se questa mia valutazione sia condivisa anche da ANAS SpA.

La seconda domanda è la seguente. Accolgo con favore le notizie riferite dal dottor Coletta sul lavoro dell'ANAS relativo alle modifiche del sistema tariffario delle società concessionarie. Credo sia ampiamente condivisa la valutazione per cui è necessario prevedere modalità più stringenti e rigorose a tutela dell'utenza per quanto concerne i livelli di qualità del servizio reso. È noto, se non erro, che quella disposizione del decreto-legge n. 355 del 2004 che prevedeva che, entro tre o quattro mesi, il Governo adottasse un atto relativo ad ulteriori indicatori di qualità non risulta ad oggi essere stata applicata.

Chiedo, infine, se nell'individuazione degli indicatori di qualità, relativi in particolare all'efficienza delle stazioni di pedaggio, non sia possibile considerare i livelli di congestione e i tempi di percor-

renza degli stessi tratti autostradali, in modo da collegare gli indicatori di qualità anche a ciò che avviene lungo l'intero percorso autostradale e non esclusivamente all'entrata e all'uscita di tale percorso.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola alla collega Abbondanzieri, vorrei sottolineare, con riferimento a questo secondo aspetto, che esiste un problema: i tempi di percorrenza sono funzione della disponibilità e della « capacità » dell'autostrada esistente. Non è pensabile che la « capacità » dell'autostrada ricada soltanto nella responsabilità del concessionario; se, per esempio, la stazione appaltante o gli enti territoriali, che devono concedere l'autorizzazione all'allargamento dell'autostrada, non lo fanno, non è colpa del concessionario. Sui tempi di percorrenza avrei dunque qualche perplessità, data la situazione relativa al complesso meccanismo autorizzatorio, nell'attribuirli esclusivamente alla responsabilità del concessionario.

MARISA ABBONDANZIERI. Vorrei ringraziare i rappresentanti dell'ANAS, in particolare il presidente Pozzi. Ho l'impressione che la seconda parte del documento inevitabilmente sia più interessante della prima, nella quale sono contenute le premesse. Per quanto mi riguarda, leggerò comunque attentamente l'intero testo.

Nella seconda parte vi è la definizione del processo in corso ed obiettivamente sento di riconoscere che alcuni risultati sono stati ottenuti. Detto questo, l'ANAS SpA è sicuramente un grande « perimetro », una società per azioni a prevalente capitale pubblico.

Un argomento del quale non si è mai parlato, ma che anche l'ANAS deve inserire tra le questioni rilevanti, è quello del personale e delle relative assunzioni. Oggi in Italia non si conosce il numero delle persone assunte negli ultimi anni dall'ANAS, né si sa attraverso quali procedure: poiché il « perimetro » dell'azienda è grande ed è, per così dire, pubblico, sarebbe necessaria su tale questione la mas-

sima trasparenza, perché anche questo qualifica o dequalifica un lavoro. Penso pertanto che anche tale problema vada oggi affrontato e posto al di fuori di possibili zone d'ombra.

Non le rivolgerò domande sulle strade o sul quadrilatero Umbria-Marche, perché questa non è la specifica sede istituzionale. Spero solo che qualcosa accada !

PRESIDENTE. Do nuovamente la parola ai rappresentanti di ANAS SpA per le risposte.

VINCENZO POZZI, Presidente di ANAS SpA. Per quanto riguarda il quesito posto dall'onorevole Giuseppe Gianni sui criteri di scelta dei punti neri, faccio presente che già dal 2002-2003 abbiamo sviluppato, congiuntamente con la polizia stradale e con le prefetture, un prospetto statistico nazionale, riguardante praticamente le grandi arterie nazionali dove l'incidentalità si manifestava in maniera più frequente; quindi, abbiamo cercato di capire per quale motivo gli incidenti in alcuni siti fossero più usuali che in altri. Grazie a questa indagine, abbiamo scoperto svincoli a raso parzialmente visibili, una mancata illuminazione stradale, curve addirittura in contro pendenza, asfalto non ripristinato a regola d'arte, mancanza di barriere di sicurezza, ovvero — qui parlo principalmente della strada statale che conduce a Catania, di cui non ricordo il numero — mancanza di rotatorie, cioè tutta una serie di svincoli a raso estremamente pericolosi che immettono le autovetture su strade rettilinee che invitano alla velocità.

In seguito a tali risultanze, abbiamo fatto eseguire dai nostri compartimenti tutta una serie di progetti finalizzati al recupero ed alla messa in sicurezza di questi punti neri; addirittura abbiamo impiegato le nostre ingenti risorse (dico « nostre » perché voi ricorderete senz'altro l'operazione riguardante i residui passivi che facemmo nel 2002) destinando circa 900 milioni di euro al ripristino di questi punti neri su cui, attualmente, stiamo operando. Chiaramente si tratta di lavori che devono essere prima progettati e poi

filtrati attraverso la solita scansione amministrativa (conferenza dei servizi, approvazione degli enti locali ed in alcuni casi anche valutazione ambientale, perché spesso si tratta di interventi che prevedono svincoli sopraelevati), ma li stiamo obiettivamente eseguendo.

Riguardo al *general contractor*, mi risulta che la legge non preveda subappalti; anzi, il *general contractor* diventa l'ente committente dell'opera stessa, quindi è esso stesso che appalta le opere a ditte...

GIUSEPPE GIANNI. Non possiamo consentire, non si può consentire che una persona...

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole Gianni, non è questa la sede per fare un dibattito, perché anche gli altri colleghi hanno diritto ad una risposta; quindi, se lo ritiene opportuno, rivolga le sue rimostranze al presidente Pozzi in separata sede.

VINCENZO POZZI, *Presidente di ANAS SpA*. Ritengo che sarebbe un'opera molto meritoria poter destinare l'1 per cento del pedagaggio alla ricerca scientifica, ma purtroppo anche su questo l'ANAS non ha voce in capitolo.

Voglio sottolineare che per quanto riguarda la sicurezza stradale e le risorse economiche lo sforzo che abbiamo compiuto è notevolissimo. A questo proposito, cito il caso della Salerno-Reggio Calabria dove utilizziamo circa 450 persone su strada e su cui quest'anno abbiamo predisposto sei postazioni fisse per il soccorso all'utente. Si tratta di aree composte da un centro di soccorso, un centro medico ed un centro di distribuzione; sono situati nei punti critici della Salerno-Reggio Calabria e si occupano anche di distribuire acqua fredda e generi di prima necessità, servendosi di motociclisti che possono percorrere la strada in modo rapido e agevole.

Le argomentazioni dell'onorevole Vigni sui problemi di ISPA sono pienamente condivisibili; infatti, lo stesso ministro Siniscalco ha dichiarato che l'articolo 450

non è attuabile perché un bene demaniale per poter essere venduto deve essere prima sdemanializzato, ma la condizione *sine qua non* perché ciò avvenga è rappresentata dal fatto che il bene non sia più di pubblico interesse e penso che sarà difficile considerare strade come la Cassia, la Salaria ed altre in questo modo. Posso condividere senz'altro la necessità di un nuovo modello di funzionamento, ma non essendo un giurista, non sono in grado di dire se, per poter far spazio ad ulteriori possibilità, sia necessario o meno abrogare l'articolo 450.

Come accennava prima il direttore Colletta, la qualità dei servizi è un punto molto importante. Abbiamo in mente di inserire una serie di parametri per poter misurare la qualità dei servizi, quindi premiare chi è più efficiente riconoscendo la tariffa, oppure penalizzare chi non raggiunga gli *standards* di qualità previsti. Noi abbiamo cercato di individuare molti di questi parametri; uno di essi, ad esempio, riguarda la qualità dei servizi erogati nelle aree di servizio, che verificheremo insieme al Codacons. Recentemente abbiamo raggiunto un accordo con questa associazione prevedendo che « pattuglie miste » percorreranno le autostrade, soprattutto nel periodo estivo, verificando lo stato di manutenzione generale delle aree di servizio, dei bagni, e così via. Anche l'illuminazione delle gallerie e la segnaletica a terra rientrano in questa valutazione, come pure i tempi di permanenza dell'utenza alle barriere autostradali; per questa ragione bisogna controllare che siano funzionanti tutte le porte e spingere verso un uso sempre più massiccio del Telepass.

Sui tempi di percorrenza concettualmente è giusto quello che poc'anzi si diceva; infatti, se per percorrere il tratto Roma-Firenze mediamente si impiegano due ore, nel caso in cui il tempo si raddoppia bisognerà individuarne il motivo, che potrebbe essere riconducibile sia ad una congestione da traffico sia ad un cantiere di manutenzione male organizzato.....

PRESIDENTE. Quello è un tipo di responsabilità.

VINCENZO POZZI, *Presidente di ANAS SpA*. Certamente, quello è un tipo di responsabilità.

Mi preme ricordare all'onorevole Abbondanzieri che l'ANAS in quanto SpA non deve indire concorsi per assumere il personale; comunque, tengo a ribadire che la società rende pubblica la cosa con la pubblicazione di avvisi sui giornali e sul portale Internet. Tutte le domande presentate vengono esaminate e ciascun aspirante viene invitato ad un colloquio con commissioni formate principalmente da persone interne all'ANAS o in quiescenza che io ritengo molto in gamba. Questi anziani ingegneri (*Commenti dell'onorevole Abbondanzieri*)...

PRESIDENTE. Alziamo l'età pensionabile.

VINCENZO POZZI, *Presidente di ANAS SpA*. Noi abbiamo cercato di introdurre nel nostro sistema la massima trasparenza e la massima correttezza e, devo dire con tutta tranquillità, riteniamo di esserci in parte anche riusciti; però non mi meraviglia che sortiscano, come in tutte le organizzazioni, problemi e sacche e, quindi, possibili critiche.

MARISA ABBONDANZIERI. Sono troppo grandi le sacche...

VINCENZO POZZI, *Presidente di ANAS SpA*. A me risulta che si tratti di sacche di lieve entità.

Comunque, oltre ad avvalerci di nostri *ex* dipendenti, abbiamo una serie di società esterne che svolgono questo lavoro di valutazione e di selezione del personale, creando apposite graduatorie.

MAURO COLETTA, *Direttore centrale autostrade e trafori di ANAS SpA*. Per quanto riguarda la vicenda relativa alla pedemontana lombarda, come ANAS abbiamo fatto tutto ciò che dovevamo: abbiamo approvato il progetto preliminare e

lo abbiamo trasmesso ad enti e amministrazioni. Da parte nostra è stato fatto tutto ciò che si doveva.

Dal momento in cui abbiamo trasmesso i progetti, questa vicenda viene seguita dal Ministero delle infrastrutture (è incardinata nelle previsioni della « legge obiettivo »); il progetto ha ricevuto il parere di compatibilità ambientale e, in queste ore, ha ottenuto anche il parere da parte del Ministero per i beni culturali; infine, questo pomeriggio, dovrebbe andare all'esame del pre-CIPE. Quindi vi è un notevole passo in avanti sotto questo aspetto.

Per quanto riguarda la pedemontana piemontese, questa è partita in ritardo, sotto certi aspetti, rispetto a quella lombarda (vent'anni di differenza). Ci siamo già confrontati in varie occasioni sull'argomento e ribadiamo che si tratta di un'opera dal costo molto significativo, inserita all'interno della « legge obiettivo » e nel piano decennale delle grandi infrastrutture. Non è detto che questa opera debba essere realizzata da chi è già operatore in zona. Stiamo infatti valutando e verificando la possibilità di lanciare un *project* per questa tratta autostradale. Comunque, l'opera è all'esame della struttura tecnica e finanziaria dell'ANAS.

Permettetemi ancora un breve cenno riguardante l'articolo 21 (*price cap*): è su questa linea che ci stiamo muovendo. Abbiamo fatto ciò che prevedeva tale disposizione e lanciato una proposta molto significativa che è all'esame del Ministero delle infrastrutture. Il primo esame è già stato fatto; si sono prodotti un forte attrito e un'accesa controversia, ma siamo arrivati ad un punto cardine, inviando un segnale serio sulla nostra attività di vigilanza (come ho ricordato prima, forse avevamo le armi spuntate).

Per quanto attiene ai tempi di percorrenza, è veramente difficile fare delle previsioni, come già ricordavano il presidente Armani e il presidente Pozzi, perché la rete è interconnessa per cui una scelta che stabilisca chi penalizzare diventa ve-

ramente difficile. Basti pensare che in caso di incidente, se il rilievo non viene eseguito manualmente dalla polizia stradale non è possibile rimuovere i mezzi incidentati. Abbiamo messo a punto delle tecnologie che in dieci minuti, con particolari apparecchi, permetterebbero di risolvere il problema, però tali misurazioni non costituiscono prova all'interno dei tribunali, quindi la polizia deve comunque procedere manualmente. Pertanto, uno degli elementi cardine dei blocchi è spesso rappresentato dagli incidenti.

Comunque con l'articolo 21 della nuova proposta prevediamo il blocco del traffico, per esempio per neve, con fortissime penalizzazioni per l'ente concessionario.

Nel ribadire, infine, la massima attività di vigilanza anche in questo periodo, vi ringrazio per l'attenzione prestata.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti di ANAS SpA per il loro contributo. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 10,10.

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

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 15 settembre 2005.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO