



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 22

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROBLEMATICHE
RELATIVE ALLE AUTORIZZAZIONI, AI CONTRATTI DI
SERVIZIO ED AI CONTRATTI DI PROGRAMMA NEI SETTORI
DEI TRASPORTI, POSTALE, DELLE TELECOMUNICAZIONI,
DEI LAVORI PUBBLICI E DELLE INFRASTRUTTURE

214^a seduta: mercoledì 28 luglio 2010

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

**Audizione del presidente dell'ANAS S.p.A. Pietro Ciucci sull'aumento dei pedaggi autostradali,
la messa in sicurezza della rete viaria e le misure volte a far fronte all'esodo estivo**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 12, 16 e <i>passim</i>	* CIUCCI	Pag. 4, 10, 12 e <i>passim</i>
BORNACIN (PdL)	11		
* BUTTI (PdL)	13, 17, 22		
CICOLANI (PdL)	12		
* DONAGGIO (PD)	9, 10, 18 e <i>passim</i>		
FILIPPI Marco (PD)	14, 23		
GALLO (PdL)	12, 21		

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Io Sud, Movimento Repubblicani Europei): UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-IS-MRE; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Pietro Ciucci, presidente dell'ANAS S.p.A., l'ingegner Gavino Coratza, condirettore generale tecnico, il dottor Giuseppe Scanni, direttore centrale relazioni esterne e rapporti istituzionali e il dottor Giorgio Altamura, responsabile del servizio rapporti istituzionali.

I lavori hanno inizio alle ore 14,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del presidente dell'ANAS S.p.A. Pietro Ciucci sull'aumento dei pedaggi autostradali, la messa in sicurezza della rete viaria e le misure volte a far fronte all'esodo estivo

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alle autorizzazioni, ai contratti di servizio ed ai contratti di programma nei settori dei trasporti, postale, delle telecomunicazioni, dei lavori pubblici e delle infrastrutture, sospesa nella seduta dell'8 giugno scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione del Presidente dell'ANAS S.p.A., dottor Pietro Ciucci, che è accompagnato dall'ingegner Gavino Coratza, condirettore generale tecnico, dal dottor Giuseppe Scanni, direttore centrale relazioni esterne e rapporti istituzionali e dal dottor Giorgio Altamura, responsabile del servizio rapporti istituzionali.

Saluto i nostri ospiti, ringraziandoli per la loro presenza.

Come sarà sicuramente noto al presidente Ciucci, stamattina il Senato ha approvato in via definitiva, dopo la terza lettura alla Camera dei deputati, il disegno di legge n. 1720-B, recante «Disposizioni in materia di sicurezza stradale», che modifica più di 50 articoli del codice stradale. La linea che è passata oggi imporrà maggiore rigore e severità sanzionatoria proprio a tutela della sicurezza. Pertanto, credo che anche l'ANAS, almeno da domani, potrà contare su un corredo normativo più preciso, puntuale e avanzato su queste problematiche.

Ricordo che, nella giornata di domani, la Camera approverà in via definitiva la manovra finanziaria disposta dal Governo per contenere le spese e i costi che gravano sulla pubblica amministrazione. All'interno

della manovra – com'è noto a tutti i colleghi, perché ne abbiamo discusso in Commissione – vi sono articoli che incidono sul ruolo e sul finanziamento dell'ANAS, essendo di radicale portata modificativa. Siamo coscienti che la manovra non è stata ancora formalmente approvata (anche se lo sarà nella giornata di domani alla Camera dei deputati), ma invito il dottor Ciucci a formulare eventuali osservazioni su questo provvedimento, pur rendendomi conto che modifiche di siffatta portata richiedono una riflessione più approfondita.

Cedo ora la parola al dottor Ciucci, ringraziandolo per la sua presenza e per la tempestività con cui ha accolto il nostro invito.

CIUCCI. Signor Presidente, vorrei innanzitutto rivolgere un ringraziamento a lei e a tutti i senatori presenti, dal momento che per me è sempre motivo di soddisfazione poter raccontare ciò che ANAS sta realizzando, evidenziando ovviamente i risultati positivi, ma anche talune difficoltà che caratterizzano la nostra attività.

Il Presidente ha elencato alcuni temi che sono oggetto di intervento da parte dell'ANAS, ognuno dei quali meriterebbe una lunga trattazione. Vorrei partire dal tema della sicurezza, riferendovi quello che ANAS fa per la sicurezza. Ho appreso con molto piacere dell'avvenuta approvazione, in via definitiva, del provvedimento in materia di sicurezza stradale. Ho avuto altresì il piacere, nello scorso mese di novembre, di essere ascoltato da questa Commissione e in quell'occasione avevo offerto alcuni commenti sul testo allora in discussione. L'ANAS condivide assolutamente le finalità del provvedimento, volte ad innalzare i livelli di sicurezza sulle nostre strade ed autostrade. Sappiamo quanto sia importante il problema della sicurezza. È un tema prioritario per ANAS, che gestisce 25.000 chilometri di strade ed autostrade ed è il concedente dell'intero sistema di autostrade a pedaggio.

Abbiamo registrato negli ultimi anni un contenimento significativo del numero degli incidenti e delle vittime, ma c'è ancora molto da fare. Ciò anche per raggiungere l'obiettivo, previsto dal Programma di Lisbona, di dimezzamento del numero delle vittime di incidenti stradali entro il 2010. Credo che il tema della sicurezza richieda un impegno comune e iniziative da parte di tutti gli enti e soggetti competenti in materia: il Parlamento, il Governo, la polizia stradale, le forze dell'ordine, l'ANAS, le società concessionarie, l'ACI e la Croce Rossa; un impegno comune, perché la riduzione dell'incidentalità e della mortalità non può non essere un obiettivo prioritario e condiviso.

L'ANAS opera sia in termini di sicurezza attiva, sia di sicurezza passiva. Quest'ultima può essere ricondotta essenzialmente alla realizzazione di nuove opere e investimenti con caratteristiche sempre più moderne e sempre maggiore attenzione al tema della sicurezza, così come fondamentale è lo svolgimento di un'adeguata attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade. Ovviamente, il nostro programma di investimenti e l'attività di manutenzione risentono di qualche difficoltà ad assicurare risorse sufficienti ad ANAS.

Per quanto riguarda gli investimenti, posso fornirvi qualche dato che vi consenta di valutare il nostro impegno: negli ultimi tre anni (2007-2008-2009) siamo stati la prima stazione appaltante e abbiamo avviato lavori per 10 miliardi di euro. Nel 2010, sebbene non siano state stanziato risorse per la realizzazione di nuove opere, sono state avviate oltre 30 gare per un investimento complessivo di quasi 4 miliardi di euro, il che significa che la macchina ANAS continua a girare a pieno ritmo. Questi lavori, una volta aggiudicate le gare, si sommeranno ai cantieri già aperti, attualmente circa 122, per un ammontare di investimento che supera i 10 miliardi di euro.

Sempre in tema di investimenti, proprio tenendo conto delle difficoltà ad assicurare un'adeguata copertura finanziaria, abbiamo fatto un forte ricorso al *project financing* e abbiamo avviato numerose gare, attualmente in corso e con procedure a diversi stadi, per un ammontare complessivo di quasi 20 miliardi di euro di investimenti, un quarto circa dei quali finanziati con oneri a carico dello Stato (meno di 4 miliardi di euro). I dati che vi ho riferito non tengono conto del progetto del Ponte sullo Stretto, né degli investimenti previsti dai piani delle concessionarie. Le convenzioni sono state quasi tutte rinnovate. Il piano complessivo di investimenti per quanto riguarda il sistema delle concessionarie a pedaggio supera i 40 miliardi di euro.

Importante per la sicurezza passiva è la manutenzione, non solo per la sicurezza del traffico, ma anche per difendere il valore patrimoniale dei nostri beni. Nonostante le difficoltà di bilancio, nel periodo 2008-2010 abbiamo incrementato ogni anno gli importi del piano di manutenzione ordinaria, per cui si è passati da circa 470 milioni nel 2008, ad oltre 500 milioni nel 2009, per arrivare a quasi 600 milioni nel 2010. Anche per quanto riguarda il piano di manutenzione straordinaria, abbiamo registrato, nel 2008-2009, un incremento degli importi, da 400 a circa 500 milioni di euro. Per il 2010, nonostante la legge finanziaria non prevedesse stanziamenti a tale scopo, lo scorso 22 luglio il CIPE ha stanziato a favore di ANAS 268 milioni di euro per l'attività di manutenzione straordinaria. Questo ha permesso ad ANAS di stipulare già tre giorni dopo la delibera del CIPE – lo scorso lunedì –, l'accordo di programma con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in modo da destinare il più rapidamente possibile le risorse ad interventi necessari di ripristino, anche in conseguenza dei danni provocati alla rete viaria da un inverno particolarmente severo.

Permettetemi, a questo punto, di fare una considerazione di carattere generale. È evidente, come dicevo prima, l'importanza della manutenzione ai fini della sicurezza e della salvaguardia del patrimonio viario, ma ciò comporta la necessità di disporre di un flusso sicuro e costante di risorse da destinare a tale attività. Poco fa, con il Presidente, ci siamo confrontati su alcune delle disposizioni contenute nel nuovo codice della strada, approvato questa mattina in via definitiva qui in Senato; in particolare, abbiamo provato ad immaginare, in base alla nuova normativa, le possibili procedure per ottenere dalla ripartizione degli introiti derivanti dalle san-

zioni amministrative – sia quelli derivanti dalle multe in generale, che dai cosiddetti *tutor* – un flusso aggiuntivo di risorse da destinare immediatamente, per indicazione di legge ma anche per scelta spontanea della stessa ANAS, ad interventi di manutenzione e quindi, ancora una volta, alla sicurezza.

Per quanto concerne specificamente la sicurezza, sappiamo tutti che gran parte degli incidenti dipende da un modo sbagliato di guidare, da errori o distrazioni, o magari dall'assunzione di bevande alcoliche o di droghe. Per questo, abbiamo avviato diverse iniziative per sensibilizzare gli automobilisti ad una corretta condotta di guida, rivolgendoci soprattutto ai giovani. A questo proposito, una delle ultime campagne informative che abbiamo curato – «Io guido sobrio» – era indirizzata proprio ai giovani delle scuole medie inferiori e superiori, per richiamare l'attenzione sull'importanza di tenere un comportamento corretto quando si è al volante di un'auto. Spesso, infatti, in caso di incidenti, si parla di «distrazioni», termine che nasconde la gravità del fatto, soprattutto se si considerano le gravi conseguenze che a volte ne possono derivare. Da questo punto di vista, forse, sarebbe il caso di riflettere anche sulla tendenza oggi sempre più diffusa di fare dell'autovettura un luogo ricreativo e pieno di distrazioni: non si tratta soltanto del cellulare o del viva voce, ma di tutta una serie di *gadget* presenti nell'auto, che finiscono per distrarre il guidatore.

Vorrei poi soffermarmi sulla manovra finanziaria all'esame del Parlamento, ormai prossima all'approvazione definitiva, ed in particolare sull'articolo 15 del provvedimento. Tale norma prevede, da un lato, l'aumento dei canoni di concessione autostradali, nella misura di un millesimo per ogni chilometro percorso in autostrada per le autovetture, e di tre millesimi per i veicoli merci; dall'altro lato, prevede l'introduzione del pedaggio sui raccordi e sulle tratte autostradali gestiti da ANAS, fino ad oggi gratuiti. Si tratta di una vera e propria rivoluzione. Per darvi un'idea – ma senz'altro lo sapete già – ricordo che ANAS gestisce poco più di 1.300 chilometri di autostrade e di raccordi autostradali: nello specifico, parliamo di 950 chilometri di autostrade – tra cui la più nota è la Salerno-Reggio Calabria, anche se forse la più rilevante sotto l'aspetto del pedaggiamento è il Grande Raccordo Anulare – ai quali si aggiungono circa 400 chilometri di raccordi autostradali.

In realtà, non è semplice introdurre il pedaggio su una rete così estesa, tant'è vero che la norma stessa prevede una fase transitoria, fino al 31 dicembre 2011 (forse quella che ha determinato le maggiori polemiche e le reazioni di questi giorni), durante la quale è prevista l'applicazione di un pedaggio forfetario, rispettivamente di 1 e 2 euro per autovetture e veicoli merci, in corrispondenza di alcuni caselli di diretta interconnessione tra la rete autostradale e la rete ANAS. Entro la stessa data del 31 dicembre 2011 dovrà comunque essere introdotto il sistema di pedaggiamento definitivo. In ogni caso, è prevista una norma volta a contenere l'incidenza di questo onere su chi percorre brevi tratti autostradali (per esemplificare, i pendolari), per cui la maggiorazione non potrà mai supe-

rare il 25 per cento del pedaggio precedentemente pagato, il che vuol dire che, per pagare un euro in più di pedaggio, in precedenza se ne dovevano pagare almeno quattro, cioè si devono percorrere non meno di 70 chilometri perché scatti la maggiorazione. Sul punto, potrò essere ancora più preciso, qualora gli onorevoli senatori lo ritengano. In ogni caso, quello che bisogna evidenziare è che dalla previsione dell'articolo 15 non derivano comunque risorse aggiuntive per il bilancio di ANAS. Qualcuno ha sottolineato l'opportunità di destinare le maggiori risorse a questa o quella Regione, a questa o quell'area. In realtà, non ci sono maggiori risorse per ANAS. Infatti, come i signori senatori sanno bene avendo esaminato la manovra, nell'articolo 15 si precisa che i maggiori introiti dei pedaggi saranno utilizzati per ridurre i contributi statali già stanziati in passato per nuove strade e nuove manutenzioni straordinarie, mentre l'aumento dei canoni di concessione sarà compensato dalla riduzione del corrispettivo derivante dal contratto di servizio. Pertanto, i benefici della manovra straordinaria decisa dal Governo andranno tutti a favore del bilancio dello Stato.

Da parte sua, ANAS è chiamata ad un grande impegno per dare attuazione a questo sistema: come dicevo, introdurre pedaggi su 1.300 chilometri di strade non è cosa che si fa in un giorno, né automaticamente. Non rimane dunque neanche un euro, ma muta un po' la fonte di finanziamento, per cui c'è un cambiamento dal punto di vista qualitativo. In particolare, per quanto riguarda i corrispettivi del contratto di servizio, ANAS già dal prossimo anno potrà fare riferimento al mercato, sviluppando le proprie previsioni in base alle previsioni di traffico, traducendo quindi le stesse in introiti, come una qualsiasi altra concessionaria. La differenza sta nel fatto che, attualmente, solo con l'approvazione della legge finanziaria conosciamo la quota destinata ad ANAS come corrispettivo del contratto di servizio, per cui soltanto in quel momento, molto spesso con qualche ritardo, riusciamo a fare le nostre programmazioni. Quindi, non si tratta di una misura che incide sui numeri, ma al limite influisce sulla qualità delle fonti di finanziamento di ANAS.

Circa le misure per far fronte all'esodo estivo, ormai iniziato, domani mattina presenteremo alla stampa il piano di esodo, com'è tradizione da alcuni anni. Anzi, sarò lieto se gli onorevoli senatori vorranno partecipare all'incontro presso la sala operativa nazionale di ANAS. Come dicevo, l'esodo è già iniziato lo scorso *weekend*, raggiungerà il picco di criticità sabato e domenica prossimi e continuerà per tutto il mese di agosto fino al primo *weekend* di settembre. Gli obiettivi del piano che presenteremo domani sono tesi a ridurre al minimo il disagio per gli utenti in termini di tempi di percorrenza, assicurando al contempo una tempestiva ed efficace attività di informazione e, nei casi in cui si verificano problemi o incidenti, fornendo assistenza e soccorso sia meccanico che sanitario. Nell'ambito del piano di esodo, che riguarda tutti i 25.000 chilometri di rete stradale e autostradale in gestione, un peso particolare è dato alla Salerno-Reggio Calabria. Nella maggior parte dei casi, quando si parla di piano di esodo, tutti pensano alla Salerno-Reggio Calabria e pochi ai restanti 25.000 chilometri circa di rete stradale.

Il piano di esodo viene messo a punto in collaborazione e sinergia con tutte le autorità competenti: le prefetture, la polizia stradale, i Vigili del fuoco, le forze dell'ordine, la Protezione civile e il Corpo forestale. È un lavoro articolato e complesso che ha ormai acquisito una positiva regolarità. Ne deriva che le procedure migliorano di anno in anno e si svolgono con sempre maggiore fluidità. Complessivamente, su tutta la rete, impegniamo oltre 1.500 persone e 760 automezzi e sono installate 800 telecamere e 180 pannelli a messaggio variabile. Oltre a ciò vi è un'attività di rilevamento con sensori fissi per prevedere i flussi di traffico che possono essere deviati da una parte all'altra della rete, tramite sistemi di pilotaggio che consentono di dirottare il traffico su percorsi alternativi per evitare possibili blocchi (come sulla Salerno-Reggio Calabria). È altresì fondamentale il presidio dei punti critici con attività di assistenza di vario tipo. Sulla Salerno-Reggio Calabria è concentrato il massimo del nostro impegno, sia in termini di presidio (oltre 300 persone destinate alla sola arteria in questione), sia in termini di mezzi operativi (circa 50); abbiamo predisposto una serie di *information point* che forniscono assistenza agli utenti; vi sono circa venti presidi sanitari e meccanici lungo i 440 chilometri dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, pronti ad intervenire ad ogni emergenza.

Abbiamo provveduto ad un'attività di informazione molto capillare. Crediamo, infatti, che l'informazione rappresenti uno strumento fondamentale per favorire un buon esodo, ma deve essere tempestiva e di facile accesso. A tal fine, abbiamo previsto la distribuzione di *brochure* in diversi punti strategici (caselli, aree di servizio, imbarchi o sedi ACI), dove gli utenti possono prendere visione di queste informazioni. Una sezione importante di questa *brochure* è il calendario dei giorni di maggiore rischio: prevediamo per il prossimo *weekend*, in particolare per sabato prossimo, una giornata intera da «bollino nero», così come per la giornata del 7 agosto. Mi riferisco al traffico che si sposta da Nord a Sud, mentre, per quanto riguarda il controesodo da Sud verso Nord, prevediamo come giorni particolarmente critici il 21 o 22 agosto.

Lo *slogan* che utilizziamo per questa campagna informativa è «partire informati è partire con il piede giusto». Una fonte di informazioni importante è il nostro sito Internet www.stradeanas.it che offre una serie di servizi in tempo reale e che, dal mese di luglio dello scorso anno, ha registrato circa 20 milioni di contatti, a dimostrazione che è ormai entrato nell'uso comune degli utenti. Un'altra fonte di informazione è un *call center* dedicato alla Salerno-Reggio Calabria e, più volte nell'arco della giornata, una miriade di comunicati stampa forniscono in tempo reale la situazione delle nostre strade, grazie alla collaborazione di CCISS Viaggiare Informati, dell'ACI e di tutte le autorità coinvolte.

La Salerno-Reggio Calabria rappresenta una sorta di paradosso, perché più l'ANAS è impegnata nell'accelerare le attività di costruzione o ricostruzione dell'arteria autostradale più sono forti i disagi agli utenti nei momenti di particolare intensità di traffico e di esodo. Tuttavia, la situazione va rapidamente migliorando. Mi rivolgo al Presidente e ai mem-

bri della Commissione, che hanno avuto occasione di visionare lo stato dei lavori, l'impegno profuso dall'ANAS e le difficoltà presenti, e riferisco con piacere che, rispetto alla situazione di qualche mese fa, gli obiettivi che ci eravamo posti anche in vista dell'esodo estivo sono stati tutti conseguiti e alcuni dei cantieri che la Commissione ha visitato sono stati completati. In particolare, abbiamo completato un tratto autostradale in prossimità dello svincolo di Eboli che determinava una fastidiosa deviazione. Abbiamo aperto dieci nuovi chilometri tra Gioia Tauro e Palmi ed entro la giornata di domani apriremo il tratto tra Buonabitacolo e Sala Consilina, un tratto completamente finito (siamo ormai ai margini della Campania). Inoltre, siamo in procinto di aprire una serie di tratti tra Contursi e Sicignano e tra Buonabitacolo e Lagonegro che, pur non essendo ancora definitivamente realizzati, possono assicurare al traffico due corsie per senso di marcia e contribuire a migliorare il servizio. Complessivamente, su 440 chilometri della Salerno-Reggio Calabria oltre 210 sono nella nuova Salerno-Reggio Calabria. Tutta l'arteria è suddivisa in ben 58 interventi, tra lotti e macrolotti, di cui 31 completati a oggi, 17 in corso e 10 in progettazione, quattro dei quali, essendo nuovi svincoli, non rappresentano una particolare priorità. Il nostro impegno è quello di completare tutti i lavori avviati entro il 2013 e, in base al nostro piano, contiamo di rispettare questa scadenza. Ovviamente, non sempre i ritardi sono attribuibili ad inefficienze dell'ANAS: molto spesso, ci sono contenziosi che ritardano l'avvio dei lavori o ne rallentano lo svolgimento, rappresentando la vera causa del dilatarsi dei tempi di realizzazione. In ogni caso, ove riuscissimo a rispettare la scadenza del 2013 per il completamento di tutti i lavori attualmente in corso – lo dico con un po' di scarmanza – avremmo impiegato poco più di dieci anni per ammodernare quasi tutta la Salerno-Reggio Calabria, se si considera che praticamente i lavori sono iniziati seriamente nel 2002, con la legge obiettivo.

Mi fermo qui e sono pronto a rispondere a qualunque domanda o richiesta di chiarimento da parte degli onorevoli senatori.

DONAGGIO (PD). Dottor Ciucci, un po' tutti abbiamo sollecitato la sua audizione, che oggi assume una particolare rilevanza, in occasione dell'approvazione del nuovo codice della strada, che è stato impostato dal Parlamento tutto attorno all'esigenza di garantire maggiore sicurezza sulle strade. Questo non significa soltanto introdurre norme più cogenti, ma vuol dire anche avere strade che diano affidabilità e su cui ci siano indicatori di sicurezza tali da garantire l'efficacia stessa delle norme: se le strade, infatti, non rispondono, per quanto possibile, ai requisiti di sicurezza e di affidabilità, è evidente che diventa difficile ridurre il rischio di incidenti.

Poco fa lei ci ha annunciato che domani ANAS illustrerà il piano di esodo: la prima cosa che vorrei sapere è se avete provveduto a prendere gli opportuni contatti con il Ministero dell'interno, in modo da assicurare controlli accurati sul flusso di veicoli che si riverserà sulle nostre strade, con particolare riferimento a quelle arterie stradali sulle quali, per la loro

stessa collocazione, più elevato è il rischio di incidenti. Prendo ad esempio un'opera di valore nazionale come il passante di Mestre, che non è ancora concluso, essendoci da completare tutte le opere accessorie. Ebbene, su quella strada ci sono molti tratti a rischio, anche a causa della presenza di strettoie molto pericolose. In particolare, lo sviluppo un po' disarmonico del passante di Mestre, che vede quattro-cinque corsie confluire in una strettoia a monte e a valle, invita a correre e questo, in mancanza degli opportuni mezzi di dissuasione, è causa di un numero di incidenti molto elevato. Proprio qualche giorno fa, ad esempio – ma è solo l'ultimo degli incidenti avvenuti su quella tratta – un lavoratore è morto, travolto da un mezzo che correva ad alta velocità, mentre si apprestava a mettere a punto la segnaletica stradale. A seguito di questo episodio, i sindacati si sono rivolti al prefetto affinché sensibilizzasse l'ANAS a svolgere maggiori controlli su quel tratto autostradale. Innanzitutto, ANAS dovrebbe verificare che cosa comporta l'aumento della velocità sul piano del rischio di incidenti. Infatti, non vi sono dissuasori di velocità su quella tratta stradale che, per sua stessa conformazione, lo ribadisco, spinge ad aumentare la velocità. Inoltre, con il flusso di traffico che, presumibilmente, si riverserà sulle strade con l'esodo ed il controesodo estivo, c'è il pericolo che si ripeta esattamente quello che è successo nel 2009, dal momento che rispetto allo scorso anno nulla è stato fatto.

CIUCCI. Spero proprio che non sia così!

DONAGGIO (PD). Vede, dottor Ciucci, se la mettiamo sul piano della speranza possiamo finire qui la discussione sulla sicurezza.

CIUCCI. La mia voleva essere solo una battuta, senatrice Donaggio; ANAS tutto fa, meno che affidarsi alla speranza!

DONAGGIO (PD). La seconda questione su cui vorrei soffermarmi riguarda il traffico pesante. In sede di modifica del codice della strada, abbiamo approvato una serie di norme in base alle quali si stabilisce che un autotrasportatore può rimanere alla guida continuativamente per un massimo di quattro ore e mezza; deve poi obbligatoriamente fermarsi, fare una pausa e quindi ripartire. Nella maggior parte dei casi, però, sulle nostre strade circolano mezzi provenienti dai Paesi dell'Est europeo, con autotrasportatori che hanno alle spalle moltissimi chilometri. A questo proposito, vorrei rilevare anche il fatto che il passante di Mestre, con i suoi 58 chilometri, ha una sola piazzola di sosta.

Alla luce di tutte queste considerazioni, si tratta di capire che cosa l'ANAS intende fare. Inoltre, dottor Ciucci, vorrei sapere quanto ANAS ha investito per la sicurezza della strada statale Romea, che continua a mietere vittime. A me risulta che non sia stato investito neppure un euro. Sarebbe interessante capire qual è il progetto, perché in attesa della Romea commerciale non viene fatto alcun investimento su quella strada

statale che, nel frattempo, è diventata la prima in Italia per numero di incidenti e morti.

Per quanto riguarda la questione del canone dei passi carrai contigui alle strade gestite da ANAS, il tema, già affrontato nella seduta n. 104 del 20 maggio 2009, è stato nuovamente esaminato in sede di riforma del codice della strada. In particolare, poiché nel corso dei lavori è stato approvato all'unanimità, in questa Commissione, un ordine del giorno che assegna ad ANAS il 50 per cento degli introiti delle multe irrogate sulle strade statali, abbiamo chiesto che ci fosse una compensazione, posto che si stanno distruggendo una serie di piccole e piccolissime attività, ma su questo punto anche alla Camera è stata data al riguardo una risposta negativa. Dottor Ciucci, credo che sia importante che ANAS risolva questo problema: non può giocare a rimpiazzino, limitandosi a dire che gli importi dei canoni sono stati conteggiati in bilancio. Ci sono le condizioni perché questi importi vengano in qualche modo compensati e rivisitati in termini omogenei, cosicché possa darsi una risposta positiva su un tema che il Parlamento ha già posto all'attenzione del Governo.

Concludo, Presidente, invitando il nostro ospite a fornirci dati concreti sugli investimenti che sono stati fatti, non già per la realizzazione di nuove strade, ma sul piano della manutenzione e dell'innalzamento degli *standard* di sicurezza della viabilità ordinaria, soprattutto sulle tratte stradali con maggiore incidentalità, magari predisponendo al riguardo un rapporto specifico.

BORNACIN (*PdL*). Signor Presidente, innanzitutto ringrazio il dottor Ciucci per la sua relazione. Per quanto mi riguarda, vorrei soffermarmi, in particolare, sulla campagna di sensibilizzazione «Io guido sobrio» curata da ANAS, alla quale si è fatto riferimento. Nell'ambito dell'esame del nuovo codice della strada, abbiamo audito i rappresentanti della Società italiana di alcologia e del reparto di lotta all'alcol dell'ospedale San Martino di Genova – reparti analoghi sono presenti in diversi altri ospedali italiani – in cui lavorano insieme medici, psichiatri e magistrati.

Vorrei conoscere la disponibilità dell'ANAS a portare avanti una collaborazione con le associazioni e gli enti impegnati nel contrasto ai fenomeni dell'alcolismo, nell'ambito dell'attività di sensibilizzazione e di informazione che svolge nei confronti degli automobilisti per una guida sicura.

Infine, dottor Ciucci, come le ho già detto di persona, e come ripeto qui come senatore della Liguria, voglio congratularmi con l'ANAS e con il compartimento ANAS della Liguria che, grazie all'architetto Roncallo, ha risolto in tempi brevi e in maniera veramente encomiabile il problema di un'importante arteria come la strada statale 45, che è l'unico collegamento viario tra Genova e la Val Trebbia, portando a termine i lavori della galleria che rischiavano di mettere in crisi la zona della Val Trebbia per tutta l'estate. I tempi sono stati puntualmente rispettati, con estrema soddisfazione di tutte le amministrazioni comunali della zona. Vorrei farle

i complimenti per questo risultato, perché talvolta si parla male dell'A-NAS, ma quando le cose vengono fatte bene bisogna dirlo.

PRESIDENTE. Dottor Ciucci, dove si terrà l'incontro di domani con la stampa per la presentazione del nuovo piano di esodo?

CIUCCI. Nella nuova sala operativa nazionale, lungo la Roma-Fiumicino.

PRESIDENTE. Potrebbe essere l'occasione per andarla a visitare tutti insieme.

GALLO (*PdL*). Vorrei approfittare della presenza del presidente Ciucci per rivolgergli alcune domande. Innanzitutto, desidero esprimere il mio compiacimento per il lavoro fatto sulla Salerno-Reggio Calabria, avendo toccato con mano le difficoltà di realizzazione incontrate nel processo di ammodernamento e potenziamento. Ovviamente, per quanto l'A-NAS possa attrezzarsi sul piano della sicurezza per affrontare i problemi dell'esodo estivo, potrà più che altro affievolirli ma non certo risolverli, dal momento che, dovendo lavorare, ci saranno comunque problemi dovuti a restringimenti. Ciò nonostante, guardiamo con fiducia ai lavori in corso, avendo verificato che l'80-90 per cento della Salerno-Reggio Calabria è completamente finanziato. Al tempo del nostro sopralluogo mancavano 2 miliardi per completare definitivamente l'opera. Speriamo che, in questa fase di rimodulazione dei fondi FAS, possa essere individuato il finanziamento necessario. Ci sono poi interrogativi di vario tipo che potranno essere magari affrontati in altra sede.

A me interessa, in questa sede, anche alla luce delle polemiche apparse sulla stampa, sollevare il problema della strada Maglie-Leuca, per la quale sono stati definitivamente finanziati 280 milioni di euro. So che persiste una problematica di rallentamento nell'utilizzazione dei fondi stanziati per la realizzazione di questa arteria, che viene definita la «strada della morte» per il numero elevatissimo di incidenti che vi si registra. Da salentino, provo un certo disagio e scontento nel dover constatare come i finanziamenti vi siano, ma non vengano spesi; proprio ora, che si è arrivati all'ultima fase della realizzazione, quella definitiva dell'appalto, vengono sollevate polemiche che ritardano l'avvio dei lavori su questa arteria importantissima per l'economia salentina, perché collega tutto il Sud del Salento con il resto della rete stradale e autostradale. Al contrario, penso che lei, presidente Ciucci, possa confermarci l'inizio immediato dei lavori sulla Maglie-Otranto, posto che il contenzioso tra le imprese sembra risolto. Si può quindi ipotizzare a breve l'inizio dei lavori.

CICOLANI (*PdL*). Dottor Ciucci, vorrei ringraziarla per la sua illustrazione e svolgere alcune considerazioni: quali iniziative specifiche sono state assunte, lasciando da parte la Salerno-Reggio Calabria, sul sistema adriatico e sul passante di Mestre, in occasione dell'imminente

esodo estivo, per evitare che si verifichino nuovamente i disagi dell'anno scorso con la formazione di code di circa 140 chilometri?

Con riferimento al provvedimento approvato oggi dal Senato sulla sicurezza stradale, con esso è stata ampliata la possibilità di controlli «remoti». Di questo tipo di controlli (non mi riferisco solo al *tutor*, ma all'insieme dei controlli che possono essere fatti «da remoto») è totalmente o quasi totalmente sprovvista la rete tradizionale dell'ANAS. Questo elemento, in un certo senso, legittima tutta un'altra serie di amministrazioni ad operare sulle strade ANAS, tra l'altro con lo scopo, molto spesso, di fare cassa; quindi, non per reinvestire queste risorse nell'ambito della sicurezza stradale, come certamente farebbe l'ANAS che è il soggetto deputato al mantenimento in efficienza delle infrastrutture viarie.

Credo che ci sia uno spazio per fare meglio quello che facciamo in termini di controlli e di prevenzione. Anche perché se l'ANAS attivasse un piano complessivo di segnaletica attiva, non soltanto probabilmente incrementerebbe gli introiti (il che sarebbe un elemento del tutto secondario ai fini di quanto sto dicendo), ma sicuramente migliorerebbe la sicurezza e ricanalizzerebbe verso le problematiche della sicurezza stradale una serie di risorse che oggi si disperdono, poiché chi le incamera non le destina a questo obiettivo. Mi meraviglio che questo tema non sia stato mai organicamente affrontato dall'ANAS. Tra l'altro, ciò consentirebbe di ricostruire il rapporto, che oggi secondo me è in crisi, tra guidatore e segnaletica, perché consentirebbe di fare un riordino complessivo della segnaletica stradale sulle strade ANAS. Certo, non è soltanto sulle strade gestite dall'ANAS che tale rapporto è in crisi, perché le strade regionali e provinciali sono in condizioni peggiori delle strade ANAS, ma almeno su una parte importantissima della rete stradale si potrebbe riorganizzare la segnaletica, portando un grosso contributo alla regolarità di esercizio del traffico e alla sicurezza.

BUTTI (*PdL*). Dottor Ciucci, a differenza dei miei colleghi aspetto a ringraziarla, aspettando di ascoltare le risposte che vorrà fornirmi. Sono entrato nel sito dell'ANAS e di Società Autostrade per l'Italia per capire meglio la questione del pedaggio, che, peraltro, in Commissione abbiamo affrontato lungamente (adesso tutti sappiamo come si calcola il pedaggio che il cliente deve pagare e come si calcola l'arrotondamento; qualcuno di noi conosce addirittura la formula matematica molto complessa che si adopera per l'aumento dei pedaggi autostradali). Tuttavia, pur consultando attentamente la documentazione, non ho trovato un aspetto che secondo me è piuttosto importante. Per fare un esempio, credo che il tratto autostradale A9 Lainate-Como-Chiasso, pur essendo di soli 23 chilometri, sia uno dei tratti più cari al mondo. Tale arteria è attualmente oggetto di un importante intervento, per il quale ci siamo spesi in modo determinante in questi anni, per la realizzazione della terza corsia che è fondamentale per la sicurezza. Per questo ringraziamo voi, Società Autostrade per l'Italia e gli altri soggetti coinvolti. Tuttavia, è un fatto che da qualche tempo i tempi di percorrenza della A9, che già prima era difficoltosa

(parlo di questo tratto, ma possiamo mutuare l'esempio per decine di altri casi), si siano quintuplicati. È possibile che non si possa andare incontro al cittadino utente che paga il pedaggio, riducendo percentualmente quest'ultimo per la durata del cantiere? Mi sono confrontato con alcuni tecnici della Regione Lombardia e ho parlato anche con alcuni responsabili di Società Autostrade: non è una richiesta campata in aria, ha un suo fondamento e, soprattutto, andremmo incontro alle esigenze dei cittadini. Peraltro, l'autostrada A9 rappresenta il biglietto da visita per tutti gli stranieri che vengono dal Nord Europa. Probabilmente, anche con l'ausilio di un'adeguata comunicazione, potremmo – allora sì – ringraziare l'ANAS per questo tipo di intervento.

La seconda questione sulla quale voglio soffermarmi riguarda la comunicazione tra ANAS ed enti locali. Ci siamo accorti che in alcune realtà territoriali gli enti locali progettano opere anche di una certa importanza, per il costo di svariate centinaia di milioni, senza che vi sia alcun tipo di copertura economica: cito per tutti il caso di Tremezzina, sul lago di Como. Al riguardo, consentitemi di ringraziare alcuni funzionari dell'ANAS, che sono stati prontissimi nel fornirmi alcune informazioni importanti al riguardo. Trovo che non vi sia una comunicazione adeguata tra ANAS ed enti locali per far comprendere a questi ultimi che non è possibile progettare opere se non vi è un'adeguata copertura finanziaria. Si tratta di un problema serissimo. Le chiedo, quindi, dottor Ciucci, se è possibile fare qualcosa in questo senso.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, vorrei porre anch'io alcune questioni al nostro ospite, non prima però di averlo ringraziato: siamo infatti più generosi dei colleghi del centrodestra e ringraziamo a prescindere dalle risposte, per l'attenzione e la sensibilità che il presidente Ciucci dimostra. Siamo quindi ben felici della possibilità di avere oggi un'interlocuzione con lei, dottor Ciucci, ed il mio non è di certo un ringraziamento di circostanza.

Detto questo, vorrei rilevare innanzitutto che il sopralluogo compiuto dalla nostra Commissione lo scorso aprile nei cantieri della Salerno-Reggio Calabria è stato indubbiamente utile e ci è servito anche per comprendere meglio l'imponenza dell'opera e la qualità della progettazione, anche se riteniamo difficile che possa essere rispettato il termine del 2013 previsto per la conclusione dei lavori e certamente non per una questione di mesi. Ricordo infatti – ma di certo lei, dottor Ciucci, ne è più consapevole di me – che ad oggi l'opera non è ancora totalmente finanziata e che tuttora, su alcuni lotti e macrolotti, ci sono ritardi considerevoli, peraltro non necessariamente da imputare a responsabilità di ANAS. Questo sarà sicuramente uno dei temi da approfondire in questa Commissione alla ripresa dei nostri lavori dopo la pausa estiva, unitamente all'avvio dell'indagine conoscitiva da noi richiesta relativamente al ponte sullo Stretto di Messina.

Un'altra considerazione riguarda il fatto che, con la legge finanziaria 2010, sono stati decurtati sul consuntivo 2009 già assestato circa 3,3 mi-

liardi di euro per la spesa infrastrutturale, di cui: 1,2 miliardi destinati proprio ad ANAS (quindi, se ricordo bene, azzeramento del capitolo), 1,2 miliardi a Ferrovie dello Stato sull'Alta velocità-Alta capacità rispetto alle risorse stanziare, ed infine altri 900 milioni, con azzeramento del capitolo dei trasferimenti alle Regioni. Vorremmo capire qual è stato l'impatto effettivo di queste decurtazioni, anche in ragione dell'affermazione che lei ha fatto riguardo ai pedaggi. La sensazione che abbiamo avuto, infatti, è che vi fosse una sottostima dell'importo previsto in bilancio nei due-tre anni presi in considerazione: circa 600 milioni previsti per il pedaggiamento, il che mi sembra oggettivamente incongruo rispetto alle potenzialità del pedaggiamento stesso sulla rete autostradale gestita dall'ANAS e, soprattutto, sui raccordi.

A questo proposito, le chiederei di essere più preciso su dove si è ipotizzato di collocare i caselli informatici e successivamente quelli fisici, e soprattutto, sulle finalità. Dico questo perché un conto è prevedere pedaggi aggiuntivi finalizzati alla realizzazione di investimenti infrastrutturali – ai quali guardiamo con favore, perché ogni peso che si trasferisce dalla fiscalità generale ad una politica tariffaria intelligente non può non vederci convinti – altro conto è se ciò, invece, non è che una riduzione o addirittura un'estinzione dei trasferimenti statali ad ANAS, soprattutto per la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Da ultimo, vorremmo maggiori informazioni sull'installazione dei *tutor* di prima e seconda generazione. Nei lunghi mesi di gestazione del provvedimento di riforma del codice della strada abbiamo sentito un po' di tutto, con illazioni che non vale neppure la pena ripetere. Tuttavia, già in occasione della sua audizione del novembre scorso, lei aveva manifestato una particolare attenzione e sensibilità sulla possibilità di destinare totalmente agli enti proprietari delle strade, come previsto in sede di prima lettura alla Camera, le risorse derivanti dalle sanzioni amministrative, soprattutto quelle da autovelox. Una previsione di questo tipo – lei disse – avrebbe sicuramente assicurato ad ANAS, come principale ente proprietario delle strade, la possibilità di realizzare investimenti, soprattutto sui *tutor* di seconda generazione. Dalla prima lettura del provvedimento, però, molto è cambiato. Saremmo lieti di sapere, indipendentemente dalle risorse che ANAS potrà gestire, quali sono le vostre intenzioni e i vostri propositi rispetto all'installazione di *tutor*, anche di prima generazione, sulla rete autostradale (dove ovviamente più facile è il posizionamento), tenuto conto anche dei risultati finora ottenuti sulla nostra rete viaria: si parla di una riduzione dell'incidentalità mortale addirittura dell'80 per cento, dato che mi sembra un po' esagerato, ma sicuramente positivo. Vorremmo conoscere, inoltre, gli stati di avanzamento dei lavori per i *tutor* di seconda generazione.

Infine, consentitemi un'ultima considerazione. Dottor Ciucci, prima da parte sua c'è stata una battuta poco felice (non è certo mia intenzione metterla in croce per questo, perché in fondo una battuta è sempre una battuta): lei ha parlato di «speranza» ed il termine è indicativo e forse tradisce il pensiero – devo dire non solo suo – perché purtroppo è un atteg-

giamento diffuso quello di raccomandarsi un po' alla speranza per quanto riguarda l'esodo estivo. In effetti, di fronte ad esodi imponenti, in cui milioni di automobilisti si mettono in viaggio sulla nostra rete stradale ed autostradale, la sensazione che si avverte prevalentemente è quella di una mancanza di scientificità nell'approccio alla sicurezza. Personalmente, credo che da questo punto di vista manchi un approccio scientifico e probabilmente non guasterebbe un ricorso più ampio agli strumenti telematici a disposizione, in particolare all'«infomobilità», di cui – lo ricordo al Presidente, anche se forse non ce n'è bisogno – noi avevamo fatto uno dei punti qualificanti dei nostri emendamenti, anche se poi la scure della Ragioneria generale dello Stato ha costretto a cassare qualunque tipo di investimento da questo punto di vista, anche di entità minima, posto che si trattava di 4 o 5 milioni di euro.

Per quanto mi riguarda, sono convinto che, oltre al sito dell'ANAS – di cui non tutti gli automobilisti conoscono l'esistenza e che non tutti sono in grado di consultare – , qualcosa di più e di meglio sull'«infomobilità» potrebbe essere fatto. Si potrebbe pensare, ad esempio, ad una diffusione capillare e costante via radio dell'informazione su quanto avviene sulla rete stradale e autostradale. Saremmo dunque interessati a conoscere l'approccio, le intenzioni e gli obiettivi che ANAS si propone in merito.

PRESIDENTE. Ho apprezzato la relazione del presidente Ciucci, ma vorrei rivolgergli una domanda, facendo riferimento a tre elementi, uno dei quali è l'impostazione dell'ultima legge finanziaria, all'interno della quale – come ricordava il collega Filippi – il Governo ha operato un taglio netto degli stanziamenti in precedenza garantiti all'ANAS. L'altro elemento è la notizia che ci ha appena riferito il presidente Ciucci, ossia che in questo momento l'ANAS sta istruendo operazioni di *project financing* per circa 20 miliardi di euro, con un contributo a carico dello Stato per non più di 4-5 miliardi di euro. Ricordo che, secondo i dati forniti in un apprezzato documento dall'Unità tecnica per la finanza di progetto, solo nel 2009, ossia in un anno particolarmente critico per l'economia nazionale, in Italia sono stati realizzati ben 10 miliardi di euro di investimenti ricorrendo al capitale privato. Quindi, è una legge che funziona, come dimostrano questi dati. Il terzo elemento concerne la manovra finanziaria, il cui *iter* di approvazione probabilmente si concluderà domani alla Camera dei deputati, che apporta una modifica radicale dei rapporti tra lo Stato e l'ANAS, perché prevede che quest'ultima faccia quadrare il bilancio unicamente con il sistema del pedaggiamento.

Il mio quesito andrebbe più propriamente rivolto al Ministro dell'economia e delle finanze e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Si parla da tanti anni dell'ANAS fuori dai perimetri della pubblica amministrazione e qualcuno parla di vocazione dell'ente a fare da concedente, rimarcando il vincolo in forza del quale l'ANAS dovrebbe fare controlli sempre più attenti, penetranti e severi sulle società concessionarie. Le domando come vede il futuro dell'ANAS in qualità di *manager* che deve gestire al meglio il proprio bilancio all'interno della cornice legislativa che

delinea il Parlamento e delle direttive che, immagino, le stia dando il Governo. Alla fine dove porteranno queste norme? Porteranno davvero ad un cambiamento del ruolo dell'ANAS come lo abbiamo sempre conosciuto? Pensa che sia possibile percorrere questa strada, oppure è una strada difficile?

CIUCCI. Le domande sono numerose e cercherò di rispondere in modo da guadagnarmi l'apprezzamento anche del senatore Butti.

BUTTI (PdL). La mia era solo una battuta.

CIUCCI. Anche la mia, senatore.

La senatrice Donaggio e il senatore Filippi hanno fatto riferimento al nuovo piano di esodo. Con una battuta, prima, ho detto che auspichiamo che non si ripetano alcuni eventi straordinari, perché purtroppo, talvolta, tutta l'organizzazione e l'impegno possibili non bastano: resta l'elemento imponderabile ed imprevedibile che può determinare un inconveniente. Quando ci sono svariati milioni di autoveicoli in movimento, un pizzico di fortuna non guasta.

Il nostro piano di esodo è stato studiato in maniera scientifica, per mesi, se volete possiamo parlarne riga per riga, manovra per manovra. È concordato con le moltissime autorità competenti, ognuna delle quali svolge un ruolo importante. Ricordavo prima solo le più importanti: la Protezione civile, i Vigili del fuoco, la polizia stradale, le forze dell'ordine e le prefetture. Moltiplicate questo impegno non soltanto per i 440 chilometri della Salerno-Reggio Calabria, che già attraversa un certo numero di Regioni, Province e Comuni, ma per i 25.000 chilometri di strade che toccano tutte le Regioni italiane. Ne deriva un impegno fortissimo. Sulla Salerno-Reggio Calabria, ma anche sul passante di Mestre, sono stati studiati e messi a punto in maniera scientifica sistemi di intervento, predeterminati e precodificati, che ci consentono, sulla base delle previsioni di traffico e dei monitoraggi cui accennavo, attraverso i sensori, oltre che attraverso il controllo umano, di pilotare il traffico al di fuori di nodi difficili e su percorsi alternativi. Non si fanno manovre di deviazione del traffico affidandosi alla speranza e non le si fanno neanche improvvisandole sul momento. Sono necessari sistemi di segnaletica già predisposti e le forze dell'ordine devono essere pronte, sulla base di un determinato codice, a capire dove andare a presidiare la strada. Magari soltanto in occasione dell'esodo estivo, in un momento di particolare concentrazione di traffico, si può prevedere di utilizzare la Salerno-Reggio Calabria tutta in direzione Sud, deviando il traffico minore che risale in direzione Nord. Non basta mettere due coni di plastica a terra per far spostare il traffico. Il piano è studiato con grande attenzione e di anno in anno dà sempre migliori risultati.

Non ci sarà mai una rete autostradale adeguata e dimensionata per servire una punta di traffico che si ripete solo una o due volte l'anno: sarebbe da Paese molto ricco, rappresenterebbe comunque uno spreco di ri-

sorse e, probabilmente, recherebbe un danno all'ambiente che non tutti condividerebbero. Qualche disagio dobbiamo metterlo in conto; possiamo attenuarlo e gestirlo, anche invitando gli utenti a scegliere il momento giusto per partire informandosi in precedenza. Abbiamo anche adottato uno *slogan* che speriamo colpisca l'attenzione di chi legge la pubblicità: «Parti con il piede giusto, viaggia informato». L'ANAS garantisce all'utente un'ampia serie di fonti di informazione; l'infomobilità è un valore e il sito Internet di ANAS è senz'altro una fonte importantissima, come abbiamo appurato negli ultimi 12 mesi. Nei prossimi 30-40 giorni migliaia di comunicati stampa, la radio e CCISS Viaggiare Informati assicureranno la massima informazione.

Pensiamo che sul passante di Mestre non si debba ripetere ciò che è successo l'anno scorso. Abbiamo sviluppato anche in quel caso un piano di gestione del traffico e sono stati codificati dei livelli di emergenza: si tratta di diversi codici corrispondenti a diverse intensità di traffico. Quindi, il piano è migliore di quello dello scorso anno, anche considerato che era il primo anno di gestione di quel passante da parte dell'ANAS. Gli operatori e la società sanno cosa fare al verificarsi di momenti di particolare traffico.

La velocità è un problema, ma non soltanto per il passante di Mestre. Senatrice Donaggio, lei dà troppo importanza a noi dell'ANAS, perché non siamo la polizia, né siamo preposti a sanzionare questo tipo di comportamenti. I rapporti con il Ministero dell'interno sono intensi e continui, così come quelli con la polizia stradale.

DONAGGIO (PD). Questa non è una risposta. Non si gestisce così un'arteria estremamente delicata. La velocità si controlla, ci sono dei limiti.

CIUCCI. I limiti li controlla la polizia stradale.

DONAGGIO (PD). Perché c'è qualcuno che è preposto a farli rispettare.

CIUCCI. Appunto, ma non è l'ANAS. Lei confonde il ruolo di chi ha il controllo del traffico da quello di chi ha in gestione la strada.

DONAGGIO (PD). Le ho chiesto quali siano i livelli di sicurezza.

CIUCCI. Noi forniamo alla polizia stradale tutti gli strumenti possibili.

PRESIDENTE. È un chiarimento utile, presidente Ciucci, nel senso che ognuno fa la sua parte.

DONAGGIO (PD). Dunque una volta segnalato il livello di pericolosità della strada, la fase dei controlli non dipende dall'ANAS.

CIUCCI. È chiaro che esiste un problema, che mi sono permesso altre volte di segnalare: più le strade sono sicure e moderne, più vi è una specie di istigazione al guidatore ad andare alla massima velocità. Questa è una questione di educazione e di rispetto delle regole: noi non siamo la polizia stradale. Possiamo mettere a disposizione gli strumenti ed intervenire sulla sicurezza passiva (nuovi investimenti, manutenzione), nonché sulla sicurezza attiva (informazione, infomobilità, sistemi di controllo, *tutor*), ma non possiamo di certo fermare una macchina per eccesso di velocità.

DONAGGIO (PD). Stiamo parlando di due cose diverse.

CIUCCI. Senatrice Donaggio, vorrei vedere se lei venisse fermata da un cantoniere! Lei ci dà più importanza di quella che abbiamo!

Allo stesso modo, in merito al controllo delle ore di guida degli autotrasportatori, sappiamo bene che sotto questo profilo c'è un problema che riguarda soprattutto i camionisti provenienti dall'Est europeo, che non rispettano certamente le regole fissate nel nostro Paese per le ore di guida e per le pause, né tanto meno i limiti di velocità; non è però ANAS che deve controllare se siano state o meno effettuate le soste previste. Mi dispiace, ma non è proprio possibile. Noi possiamo collaborare ed eventualmente mettere a disposizione gli strumenti necessari, ma non possiamo sostituirci alle forze dell'ordine: non ci viene consentito e su questo mi rammarico di non riuscire ad essere più convincente.

Quanto poi alla strada statale Romea, in verità abbiamo fatto tutta una serie di investimenti: ho qui un elenco di almeno sei-sette interventi realizzati negli ultimi due anni, per un totale di oltre 20 milioni di euro.

DONAGGIO (PD). Vorrei chiedere gentilmente al dottor Ciucci di fornirci una documentazione al riguardo, soprattutto per capire che tipo di interventi sono stati realizzati e dove, visto che sulla parte veneta non è stato speso un solo euro, nonostante l'elevato tasso di incidentalità (un morto ogni 10 metri!).

CIUCCI. Mi scusi, senatrice Donaggio, ma la sua mi sembra un'affermazione troppo forte. Le faremo comunque avere le nostre tabelle, anche se mi sembra di averle già fornito questi dati in precedenza. Non sarà comunque un problema farglieli avere nuovamente.

Per quanto riguarda, poi, il discorso dei passi carrai, mi risulta che il 50 per cento delle multe – ma non vorrei che il testo finale del provvedimento mi sorprendesse – sia destinato per legge ad interventi ben precisi e che non sia prevista invece alcuna possibilità di compensazione: ancora una volta, senatrice Donaggio, lei sopravvaluta quanto può fare ANAS che, anche in questo caso, si limita a dare attuazione alla normativa di legge. Se si voleva la compensazione, bisognava scriverlo nel provvedimento: noi non possiamo fare nulla sotto questo profilo, perché c'è poi il controllo della Corte dei conti e del Ministero concedente e le conse-

guenti possibili sanzioni. Da parte nostra, abbiamo manifestato la disponibilità ad affrontare il discorso dei passi carrai e a studiare i casi particolari che venivano segnalati, ma non abbiamo mai ricevuto i dati. Noi ci limitiamo ad applicare le norme così come sono state approvate (codice della strada e disposizioni amministrative): se si vuole cambiare, bisogna modificare la normativa, altrimenti non possiamo fare compensazioni tra due partite diverse, tanto più che, secondo quanto è scritto nella legge, le maggiori risorse sono destinate alla manutenzione e certamente un ordine del giorno non può superare un'indicazione puntuale di questo tipo. In ogni caso, i passi carrai sono in tutta Italia, ma al momento registriamo questi problemi soltanto in Veneto.

Lei ci ha accusato di non fare manutenzione, o comunque di fare poco. Tuttavia, come dicevo – forse non l'ho sottolineato abbastanza, ma solo perché penso di aver già espresso ripetutamente alcuni concetti, per cui non vorrei risultare pedante –, la manutenzione costa: 25.000 chilometri di strade non si gestiscono di certo con poche risorse. Sappiamo anche noi che alcune strade richiederebbero maggiore manutenzione, ma le risorse non sono sufficienti per recuperare quei ritardi che da questo punto di vista si sono accumulati nel tempo. Così, se siamo ben attenti ad assicurare i livelli di sicurezza sulle strade, tuttavia, in termini di *comfort* e di miglioramento del servizio, siamo molto spesso limitati proprio dalla mancanza di risorse. D'altronde, viviamo un periodo di difficoltà e di crisi e di questo ovviamente risentiamo anche noi, com'è stato rilevato.

Abbiamo valutato che tra manutenzione ordinaria e manutenzione ciclica (quella che non si fa cioè tutti gli anni, ad esempio la pavimentazione, che si fa ogni cinque anni), ci vorrebbe un miliardo all'anno, cui bisognerebbe poi aggiungere, per un periodo transitorio, altri 200-300 milioni per recuperare i ritardi accumulati. Le risorse che abbiamo a disposizione sono decisamente inferiori; inoltre, a questo importo bisogna sommare anche le risorse necessarie per gli interventi di manutenzione straordinaria. In una situazione di questo tipo, cerchiamo ovviamente di fare del nostro meglio.

Per quanto riguarda la domanda del senatore Bornacin circa la nostra disponibilità a collaborare con le associazioni e gli enti che si occupano del contrasto all'alcolismo, siamo assolutamente pronti a farlo. Bisogna tuttavia tener conto che, con il decreto-legge n. 78 del 2010, ci sono stati imposti dei limiti come se fossimo una pubblica amministrazione vera e propria, quindi con una totale incoerenza tra l'obiettivo di tirarci fuori dalla pubblica amministrazione ed il fatto di assoggettarci, invece, a norme riguardanti la pubblica amministrazione. Una società per azioni si controlla diversamente, non con questo sistema: la si controlla come fa un azionista, in assemblea, scegliendo i vertici e, se necessario, anche cambiandoli ove non raggiungano gli obiettivi prefissati. Mi fa particolarmente piacere che il senatore Bornacin abbia apprezzato l'attività del nostro compartimento in Liguria: anche a mio giudizio, l'architetto Roncallo, capo compartimento, è un elemento di grande valore di ANAS.

Il senatore Gallo, dopo il sopralluogo svolto nei cantieri della Salerno-Reggio Calabria, ci ha dato atto dell'effettiva difficoltà che c'è nel ricostruire una strada di questo tipo, perché non si tratta di realizzare una corsia di emergenza ai lati di una strada che già esiste, quanto piuttosto – lo ripeto forse per l'ennesima volta – di abbattere quella che esisteva prima, cioè un'autostrada di «serie B» per fare un'autostrada nuova. A tale proposito, tengo a segnalare che, con l'apertura al traffico che sta avvenendo proprio in questi minuti e con quella che faremo domani mattina, tutto il tratto campano sarà nuovo, con una piccola eccezione in prossimità di Battipaglia, dove c'è un cantiere che sta lavorando per il nuovo svincolo. Il tratto campano è senz'altro quello caratterizzato da maggiore intensità di traffico, per cui «speriamo» – consentitemi di utilizzare quest'espressione – che non vi siano particolari problemi; in ogni caso, se tutto andrà bene è perché ci siamo impegnati tanto e non perché ci siamo rimessi soltanto alla protezione celeste.

Con riferimento poi ai lavori sulla strada Maglie-Otranto, l'aggiudicazione è avvenuta nelle scorse settimane, a conclusione di un contenzioso, per cui i lavori dovrebbero iniziare a breve. Per quanto riguarda, invece, la strada Maglie-Santa Maria di Leuca, la gara è sospesa, in attesa che si chiariscano i problemi del contenzioso: il Tar ha prima sospeso la gara, poi ha deciso a favore di ANAS. La Regione, se non sbaglio, ha preannunciato un ricorso ulteriore al Consiglio di Stato. A prescindere dalle motivazioni specifiche di questo ricorso, quello dei contenziosi è un problema davvero ossessivo ed assillante: ormai non c'è gara che non sia accompagnata da una sequela di ricorsi; c'è infatti sempre un motivo per cui, durante lo svolgimento della gara o dopo l'aggiudicazione, chi è arrivato secondo – e non solo – impugna il provvedimento. Questo significa che i tempi si allungano notevolmente e ciò causa ulteriori problemi nella fase successiva di svolgimento dei lavori, perché i progetti e i prezzi invecchiano, cambia la situazione dei territori e della proprietà, si modificano i piani di esproprio.

GALLO (*PdL*). Forse sarebbe utile che la Regione rinunciasse eventualmente alle azioni innanzi al Consiglio di Stato, avviando un dialogo.

CIUCCI. Il dialogo si sta sviluppando positivamente. Si tratta di apportare qualche ulteriore modifica al progetto, purché condivisa dal territorio; noi, come ANAS, siamo disponibili a rivedere il progetto che era stato approvato in precedenza.

In risposta al senatore Cicolani, per evitare il ripetersi del blocco del traffico sul passante di Mestre, abbiamo previsto con le autorità competenti e le numerose società coinvolte un vero e proprio piano di esodo e vi sono buone probabilità che i disagi dell'anno scorso non si ripetano.

Per quanto concerne il sistema dei controlli «in remoto», il progetto di *tutor* di seconda generazione è ormai avviato: abbiamo concluso la gara, ma al momento siamo fermi e lo saremo ancora per qualche settimana a causa di una serie di contenziosi. Uno dei tre punti della rete in

cui verrà introdotto il *tutor* è proprio sulla strada statale Romea, per costringere gli utenti a rispettare i limiti di velocità, anche se mi piace poco l'idea che per costringerli occorra prevedere multe pesanti. Oltre che sulla Romea, svilupperemo la fase di rodaggio del *tutor* anche sull'Aurelia e sulla Domiziana, in Campania. Successivamente, svilupperemo il sistema sulla restante rete, purché vi siano le risorse necessarie.

Ritengo che l'ANAS stia migliorando di anno in anno. Vorrei rassicurare il senatore Cicolani: c'è da parte nostra la massima sensibilità ai problemi della sicurezza. Tuttavia, questi sono processi che richiedono tempo e risorse. È molto più facile applicarli su mille chilometri di autostrada piuttosto che su 25.000 chilometri di rete viaria, quanti ne ha in gestione l'ANAS. Introdurre un sistema di *tutor* su un'autostrada che ha pochissime uscite, quattro o sei corsie e un traffico più ordinato, è indubbiamente più facile che farlo, ad esempio, sulla Romea che è una strada ad un'unica carreggiata e con decine di interferenze.

Il senatore Butti ha posto il problema della riduzione del pedaggio in presenza di lavori che possano causare disagi all'utenza. A legislazione vigente, l'ANAS, in quanto concedente, non lo può fare e non può autorizzare un piano tariffario ridotto che tenga conto di questi inconvenienti che gravano sugli utenti. Oltretutto, probabilmente, ne deriverebbe un debito da recuperare successivamente e quindi recherebbe un beneficio limitato.

I nostri rapporti con gli enti locali sono mediamente molto buoni e fluidi. Quando un ente locale progetta un intervento, normalmente lo fa in sintonia con noi. L'ente locale fa un investimento, affinché il progetto sia già pronto e i lavori possano partire non appena si determinino le risorse finanziarie necessarie. Potrei citare tanti casi, e non soltanto al Nord, di collaborazione tale per cui l'ente locale, la Provincia o la Regione, ha sviluppato un progetto, preliminare o talvolta definitivo, cui successivamente sono state associate le risorse. Il problema alla fine è sempre legato al reperimento delle risorse per poter poi effettuare l'investimento. A quanto ci risulta, i nostri rapporti con gli enti locali sono estremamente fluidi e soddisfacenti.

BUTTI (*PdL*). A questo punto, vorrei anch'io ringraziare l'ANAS.

CIUCCI. Il senatore Filippi ha ricordato il problema della Salerno-Reggio Calabria. Gli onorevoli senatori che hanno avuto modo di percorrere l'autostrada da Reggio Calabria a Salerno nel recente sopralluogo hanno potuto constatare una realtà diversa da quella che generalmente si rappresenta. La retorica masochistica italiana porta sempre a parlare di scandalo con riguardo alla Salerno-Reggio Calabria. Se c'è da nominare qualcosa che va male, i giornalisti dotati di poco fantasia (e non soltanto loro) citano la Salerno-Reggio Calabria. Non è così. A mio avviso, la Salerno-Reggio Calabria è un vanto di questo Paese. In nessun Paese d'Europa, a quanto mi risulta, accade che un'autostrada di 440 chilometri venga integralmente ammodernata pur restando aperta al traffico. È un'autostrada di montagna su cui sono in corso dei lavori di ammodernamento.

Un lotto della Salerno-Reggio Calabria vale come tutto il passante di valico, ma non ho mai sentito citare il passante di valico come uno scandalo del Paese. Quando citiamo la data del 2013 significa che entro quell'anno completeremo tutti i lavori avviati. Certamente, non potremo completare i tratti ancora in progettazione, perché siamo al 2010 e non possiamo ancora avviare le gare. Per una parte di quei tratti manca il finanziamento e quindi sarebbe una manifesta ed illogica bugia se dicessi che lavori che ancora devono essere messi in gara possono essere completati entro il 2013. La nostra sfida è completare entro il 2013 tutti i lavori attualmente in corso.

FILIPPI Marco (PD). È una bella sfida.

CIUCCI. È una bella sfida per molti tratti. Avevamo detto che entro il 1° luglio avremmo aperto il primo tratto del V macrolotto e così è stato: abbiamo aperto i primi 10 chilometri su un totale di 25 chilometri. Abbiamo aperto anche il tratto tra Buonabitacolo e Sala Consilina. Vi posso assicurare che anche quella è stata una bella sfida, perché c'erano delle grandi opere da fare. Il termine del 2013 per noi rappresenta un'importante sfida, ma è comunque da intendersi come riferito al completamento di tutti i lavori in corso. Nonostante non siano state stanziato risorse aggiuntive per nuove opere nella finanziaria per il 2010, restano comunque coperti i fabbisogni legati ai circa 120 cantieri aperti, che producono 3 miliardi di euro di investimenti anche nel 2010. Soltanto sulla Salerno-Reggio Calabria investiamo tra i 500 e i 600 milioni di euro nel 2010: tutti questi fabbisogni sono coperti. Stiamo cercando di mettere in esecuzione tutti i progetti possibili: nonostante la mancanza di risorse aggiuntive per il 2010, abbiamo avviato 35 gare per un importo complessivo di quasi 4 miliardi di euro di ulteriori investimenti. Stiamo mobilitando tutte le risorse che abbiamo man mano che tecnicamente i progetti possono partire. Ricordavo anche lo strumento del *project financing*.

FILIPPI Marco (PD). Quindi la cifra di 1,2 miliardi, prevista nel bilancio 2010, era sovrastimata?

CIUCCI. Non ho detto questo, senatore Filippi, anche perché in altri casi ho affermato esattamente il contrario. Sto solo dicendo che la macchina di ANAS è in grado di avviare ogni anno tre o quattro miliardi di ulteriori investimenti. Abbiamo un programma di investimenti importante, ma – come sapete bene – è notevole il *gap* infrastrutturale. È un problema che conoscete bene ed è ovvio che saremmo ben lieti di avere più risorse. Dico però che non sarebbe corretto immaginare un ente come l'ANAS fermo, perché abbiamo 120 cantieri aperti che stiamo completando e ne abbiamo altri 35 in gara che avvieremo entro l'anno. La macchina funziona e credo che, una volta superata la crisi che stiamo fronteggiando, il Governo ed il Parlamento non faranno mancare all'A-

NAS le risorse necessarie per continuare ad aggredire il *gap* infrastrutturale di cui soffriamo.

Sul sistema dei controlli «in remoto» ho già riferito. Tuttavia, mi sono domandato in base a quali procedure i proventi delle multe arrivino all'ANAS, perché la norma sotto questo aspetto non è chiara. Come sapete, non sempre siamo noi a gestire i *tutor*, anzi, fino ad oggi non è mai accaduto; lo faremo in futuro, ma non sempre chi gestisce questi sistemi (parlo dei *tutor*, ma il discorso vale anche per gli *autovelox*) è così sollecito a trasferire una parte degli incassi. In realtà, se non sbaglio, anche in base al vecchio codice, una quota importante degli introiti delle multe doveva essere destinata all'attività di manutenzione, ma credo che mai un euro sia confluito dalla periferia al centro per questa finalità. Si è già posto il problema se dovrà essere ANAS a preoccuparsi di diramare una procedura a tutti i Comuni e a tutti i soggetti titolati, invitandoli a versare le quote previste su un determinato conto corrente, o se ci sarà invece un regolamento o un'iniziativa diversa: penso che esamineremo subito questo aspetto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di individuare la procedura più adeguata.

Per quanto attiene agli introiti derivanti dal nuovo meccanismo di pedaggiamento, le stime sono quelle riportate nella relazione tecnica al disegno di legge di conversione del decreto sulla manovra finanziaria: nella fase transitoria, si calcola di incassare circa 200 milioni nel 2011 (parliamo solo di pedaggi e non di canone); a regime, si stimano invece incassi per circa 320 milioni di euro all'anno. Gli utenti, ovviamente, si lamentano. Comunque, una stima più puntuale potrà essere fatta solo a valle della definizione del sistema di pedaggiamento e dei relativi criteri. Non ci saranno caselli fisici, ma dei portali, che probabilmente saranno utilizzati sia per il controllo della velocità sia per il pedaggiamento, perché la tecnologia è sostanzialmente la stessa. C'è da precisare che i pedaggi sono destinati alla riduzione dei contributi statali già stanziati: questo è quanto prevede la legge. Contiamo poi che, una volta passato il momento dell'emergenza, i relativi introiti rimangano nei conti economici di ANAS. L'extracanone è invece destinato a sostituire i corrispettivi di servizio (gestione ordinaria, manutenzione ordinaria ed esercizio della rete), per cui dal 2011 – è scritto anche questo nella relazione tecnica, non è una mia invenzione – non ci saranno più trasferimenti di questo tipo dallo Stato ad ANAS. Speriamo di farcela con questi introiti, che non sono comunque marginali, dal momento che dovrebbero essere pari almeno a quelli previsti nel 2010 come corrispettivo di servizio a favore di ANAS.

Da ultimo, il presidente Grillo ha posto una domanda molto interessante sul futuro di ANAS. Ebbene, a mio avviso, il futuro è già cominciato. Credo infatti che l'ANAS del 2010 – forse non dovrei essere io a dirlo – non sia la stessa del 2006 e degli anni precedenti. Il conto economico del 2009 si è chiuso per il secondo anno in utile, oltre al fatto che – evento storico, quasi da *Guinness* dei primati – abbiamo anche pagato un dividendo di 5 milioni di euro al Ministero dell'economia e delle finanze: è una piccola somma, ma è forse il segnale di quel cambiamento di cui

parlavo prima. I problemi non sono finiti: ANAS non ha ancora raggiunto un equilibrio stabile sul piano economico e finanziario. Dico subito che abbiamo beneficiato di partite non ripetibili, che ci hanno consentito di arrivare alla situazione attuale, ma, se si considera che siamo partiti da una perdita di circa 500 milioni di euro in un anno (nel 2005), il nostro è stato certamente un percorso importante.

Il nostro futuro è quello di continuare su questa strada: noi vorremmo diventare completamente autonomi, ma occorre che ci sia anche una coerenza tra obiettivi e strumenti. Se l'obiettivo è fare di ANAS un'impresa – e per quanto mi riguarda lo condivido pienamente – allora tutte le norme devono tener conto del fatto che ANAS non è una pubblica amministrazione, ma è un'impresa, e questo ancor prima che i sistemi europei (Eurostat), le procedure ISTAT e quant'altro certifichino con un bel bollo che ANAS è uscita dalla pubblica amministrazione. È necessario che ci sia innanzitutto un cambiamento di mentalità, nel senso che, quando si pensa ad ANAS, bisogna pensare ad una società per azioni e non ad una parte della pubblica amministrazione.

Parlare di autonomia per noi non significa certo non essere sottoposti a controlli: i controlli li vogliamo tutti, anzi, dato che non abbiamo nulla da nascondere e facciamo le cose al meglio delle nostre possibilità, ogni volta che riceviamo un controllo o una visita questo ci fa estremamente piacere. Autonomia non vuol dire, quindi, mancanza di controlli: lo ripeto, l'azionista esercita il suo controllo con gli strumenti tipici della *governance* di una società per azioni, nominando i vertici e i responsabili, indicando loro gli obiettivi, i piani e le strategie da realizzare, e premiandoli o sanzionandoli, a seconda che raggiungano o meno gli obiettivi individuati.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Ciucci per il suo contributo, rivolgendogli i nostri auguri per il suo lavoro.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,20.

