

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SITUAZIONE INFRASTRUTTURALE DEL
PAESE E SULL'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA
SULLE GRANDI OPERE

15° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 25 FEBBRAIO 2003

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Seguito dell'audizione dell'Amministratore dell'ANAS S.p.A.**

* PRESIDENTE Pag. 3, 19 | * POZZI Pag. 3

N.B.: Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le autonomie: Aut; Unione Democratica e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito dell'audizione dell'Amministratore dell'ANAS S.p.A

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione infrastrutturale del Paese e sull'attuazione della normativa sulle grandi opere, sospesa nella seduta del 18 febbraio 2003.

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 ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è adottata.

Il programma oggi prevede il seguito dell'audizione dell'Amministratore dell'ANAS S.p.A, iniziata il 15 gennaio 2003.

Do la parola, per la replica, all'ingegner Pozzi, amministratore dell'ANAS S.p.A., ricordando che dopo la relazione si era aperto e concluso il dibattito.

POZZI. Premesso che mi riservo di consegnare ai senatori una relazione scritta con le risposte dettagliate alle domande rivolte nella precedente seduta, rispondo innanzitutto al senatore Chirilli sul tratto stradale Brindisi-Taranto, che collega le città di Brindisi e Taranto, lungo chilometri 65 circa, con caratteristiche tecnico-funzionali diverse: la prima parte, da Taranto a Grottaglie, a quattro corsie con spartitraffico centrale; la seconda parte, da Grottaglie a Brindisi, ad unica carreggiata. Il progetto di ammodernamento del tratto Grottaglie-Brindisi è stato suddiviso in cinque lotti indipendenti, tutti appaltati. All'attualità, lo stato dei lavori è il seguente: Lotto I – chilometri 10: avanzamento dei lavori al 98 per cento; Lotto II – chilometri 9: lavori ultimati il 21 febbraio 2002; Lotto III – chilometri 7,3: lavori ultimati il 18 giugno 2002; Lotto IV – chilometri 6,7: avanzamento dei lavori al 78 per cento; Lotto V – chilometri 9: avanzamento dei lavori al 70 per cento. L'andamento dei lavori dei Lotti 3, 4 e 5 è stato fortemente condizionato dal contenzioso insorto tra le Imprese costituenti l'ATI affidataria, risoltosi solo recentemente con un accordo che ha consentito la ripresa dei lavori. L'ultimazione dei Lotti 4 e 5 è prevista per fine giugno 2003. È stata inoltre ultimata la progettazione definitiva del tratto terminale della strada statale 7, in territorio di Brindisi, secondo una soluzione già approvata dal comune di Brindisi e si attiverà a breve l'apposita Conferenza di servizi.

Alla domanda rivolta dai senatori Chirilli e Fabris su quali sono gli interventi che l'ANAS intende effettuare in materia di sicurezza stradale anche in relazione al grande numero di incidenti occorsi durante le festività natalizie, per avere un'esatta percezione del problema della sicurezza stradale appare opportuno rapportarlo ad un ambito temporale e territoriale più ampio. A tale riguardo giova ricordare che l'insostenibile livello d'incidentalità registrato sulle strade e autostrade coinvolge tutti i Paesi membri dell'Unione europea dove ogni anno si contano oltre 41 mila morti, cioè oltre 110 al giorno e centinaia di migliaia di feriti con un costo economico pari al 2 per cento del PIL. È a tutti noto che la Comunità europea si è prefissata l'obiettivo di ridurre nel lungo termine del 40 per cento (entro il 2010) il numero delle vittime della strada, mentre l'obiettivo intermedio è stato fissato a una riduzione del 33 per cento (entro il 2006). Per raggiungere questi traguardi l'Unione europea ha individuato delle linee d'azione che comprendono l'adeguamento delle infrastrutture, veicoli più sicuri e maggiori controlli dei conducenti. Ulteriori misure, più particolareggiate, sono riscontrabili nei seguenti punti: un intervento sul sistema sanzionatorio mediante armonizzazione in tutti i Paesi della Comunità; la creazione di un osservatorio sulla sicurezza stradale, l'adozione di nuove tecnologie per i veicoli come la «scatola nera» e i limitatori di velocità anche per le automobili; la costruzione di veicoli intrinsecamente sicuri; tecnologie per la gestione attiva della velocità. Dalla lettura delle statistiche sull'incidentalità stradale, sia nazionale che comunitaria, emergono dati significativi sulle loro cause, le quali sono riconducibili per oltre l'80 per cento dei casi al comportamento del conducente. Dell'80 per cento di casi di mortalità dovuta al conducente, il 45 per cento circa avviene nei centri urbani; una elevatissima percentuale di rischio per i conducenti, fatto riconducibile alla innumerevole promiscuità di mezzi che trafficano nei centri urbani (TIR, rimorchio articolato, ciclomotore e pedoni). Una causa che caratterizza il comportamento non idoneo del conducente è l'assenza della cintura di sicurezza. Pensiamo che essa, alla velocità massima di 70, 80 chilometri orari, riduce la possibilità di mortalità dall'80 al 90 per cento dei casi. Quindi, nei centri urbani solo l'utilizzo costante della cintura di sicurezza ridurrebbe drasticamente il numero delle vittime.

L'ANAS ha lanciato una campagna definita «punti critici» per individuare una serie di punti che statisticamente rappresentano una alta percentuale di rischio per l'utente in quanto hanno registrato una serie di incidenti negli stessi luoghi. Su di essi è stato predisposto un intervento progettuale per capire qual è il problema e come eliminarlo (barriere spartitraffico, pannelli di segnalazione, rifacimento dei tratti usurati, rettifica di curve sia altimetriche che planimetriche).

Questa ampia statistica oggi ci fornisce dati fondamentali per intervenire nei punti a più alto rischio. Ad esempio, sulla Salaria, dove abbiamo lanciato a titolo sperimentale questo modo innovativo di concepire la sicurezza, abbiamo individuato una serie di punti sui quali già stiamo intervenendo, per eliminare le anomalie e verificare come cambia la percentuale di incidentalità. Gli interventi da effettuare sono molti; quindi, anche

se singolarmente non richiedono un grande impegno, sommandoli, la quantità di risorse necessarie è imponente. Di concerto con il Ministero delle infrastrutture, è stato deciso che il 10 per cento dei residui passivi dell'anno scorso (individuati dall'ANAS tra il 2001 e il 2002) sarà speso a favore della sicurezza. Parliamo di circa 300 miliardi di vecchie lire. Anche con i residui passivi che saranno individuati tra la gestione del 2002 e quella del 2003, pensiamo di poter dare un contributo addirittura di gran lunga superiore a quello dell'anno scorso a favore della sicurezza; questo però non è ancora ufficiale perché l'ultima parola spetta al Ministero delle infrastrutture.

Mi si chiede, inoltre, se il piano finanziario presentato all'ANAS per il rinnovo della convenzione da parte della società Autostrade S.p.A. sia giudicato sufficiente sotto il profilo degli investimenti finalizzati alla sicurezza. Complessivamente, il piano finanziario di società Autostrade S.p.A. prevede un potenziamento degli interventi finalizzati alla sicurezza e fluidità del traffico. Rispetto al passato, si può riscontrare, oltre ad un accresciuto impegno finanziario per tale voce, una maggiore attenzione ad attività di monitoraggio e programmazione degli interventi al fine di massimizzare i risultati. Valga come esempio la circostanza che la manutenzione e la sostituzione delle barriere di sicurezza e delle recinzioni, nonché la chiusura dei varchi sono soggetti a pianificazione con cadenza periodica e comunque in funzione dei seguenti parametri: caratteristiche del tracciato del corpo autostradale e dell'andamento medio del traffico; livello di degrado correlato agli anni di esercizio. Per le barriere spartitraffico ci sarà una progressiva sostituzione con barriere tipo «New Jersey» e barriere metalliche H3 e H4. Complessivamente, nel periodo 2003-2012 è prevista, oltre alla riqualificazione dei tratti inseriti nelle terze e quarte corsie, la sostituzione di oltre 1.200 chilometri di barriere laterali, di 945 chilometri di barriere spartitraffico, di 150 chilometri di barriere bordo ponte. Nel periodo 2001-2012, per le precedenti voci, è indicata una spesa di 488.200.000 di euro. Per uniformarsi alle indicazioni ANAS, di seguito recepite in sede normativa, è prevista altresì l'installazione di 215 chilometri di reti di protezione sui «New Jersey» spartitraffico di viadotti con impalcati separati. Completa tale tipologia d'interventi la chiusura di oltre 600 varchi, fra le due carreggiate, con sistemi amovibili. Per le gallerie è stato predisposto un puntuale piano di adeguamento che si sviluppa su oltre 284 chilometri e prevede interventi finalizzati all'adeguamento dei sistemi di illuminazione, ventilazione ed antincendio. Altri interventi posti in essere che hanno una diretta incidenza sul livello di sicurezza autostradale sono rappresentati dalle seguenti voci: rifacimento del manto stradale con posa di asfalti drenanti; ripristino dell'aderenza stradale con trattamenti superficiali di irruvidimento (tipo *macro-seal*, microtappeti e così via), ripristino di regolarità e portanza mediante risagomature, risanamenti superficiali e profondi.

Riguardo poi alle nuove opere che saranno messe in cantiere dalle varie concessionarie autostradali, il senatore Chirilli chiede di sapere se non sia necessaria una riduzione dei lotti, al fine di un migliore controllo

sull'esecuzione dell'opera. Per tutte le opere autostradali, in corso e di futura esecuzione, l'individuazione dei lotti avviene in fase di progettazione e risponde a logiche di natura tecnica, economica e funzionale, esaminate in prima istanza dallo stesso progettista. Il concetto base comunque è che la stessa medicina non è valida per tutte le malattie! Accorpate i lotti e assegnare quelli più grandi in appalto, possibilmente con la formula del *general contractor* o dell'appalto integrato, a nostro avviso, è un sistema molto utile per due motivi principali. Innanzitutto, si responsabilizzano le imprese perché, incaricandole di fare il progetto esecutivo, di effettuarlo e di asseverarlo, molti problemi che normalmente nascono sui cantieri si risolvono automaticamente una volta terminati i lavori. Il secondo aspetto positivo è che si hanno interlocutori più autorevoli sul territorio. Soprattutto per i cantieri che nascono e che nasceranno in futuro nel Meridione d'Italia, specie in alcune zone (mi riferisco alla Campania, alla Calabria e alla Sicilia) le infiltrazioni malavitose, come abbiamo detto più volte, saranno meglio ostacolate dalla forza maggiore dell'appaltatore o del *general contractor*, grazie anche all'aiuto dell'ufficio alta sorveglianza, di recente costituito dal Ministero delle infrastrutture, che sta siglando un'importante convenzione con il Ministero dell'interno.

Il senatore Pessina chiede di allargare il numero degli operatori del settore autostradale, in quanto diversamente appare piuttosto difficile immaginare che il *gap* infrastrutturale possa essere colmato. La rete autostradale italiana è attualmente affidata in concessione a 24 società a capitale privato o misto (pubblico e privato). Sebbene tra le società concessionarie alcune sono sotto il controllo dello stesso soggetto imprenditoriale, il settore nel suo complesso si presenta con un numero di operatori sufficientemente ampio, comunque superiore a quello riferibile ad altri Paesi dell'Unione europea (ad esempio la Francia). Il numero di operatori operanti nel settore è comunque destinato ad ampliarsi di pari passo con la realizzazione delle nuove infrastrutture programmate. Un primo esempio in tal senso si segnala con l'affidamento della gestione delle autostrade A24 e A25, assegnato con espletamento di gara pubblica ad un'ATI composta anche da un nuovo gestore. Si ricorda inoltre che la precedente procedura concorsuale ha visto la partecipazione di numerosi soggetti imprenditoriali, molti dei quali provenienti dal settore delle costruzioni. Altrettanto positiva è risultata la partecipazione di operatori provenienti da altri Paesi dell'Unione europea. L'interesse di nuovi soggetti si è manifestato anche in occasione della procedura per la realizzazione e gestione, ai sensi dell'articolo 37-*bis* della legge n. 109 del 1994, del collegamento autostradale Milano-Bergamo-Brescia (la famosa BRE-BE-MI); proprio in questi giorni chiuderà la seconda tornata, cui seguirà a marzo il terzo ed ultimo *step*. Speriamo di individuare entro fine marzo l'aggiudicatore finale.

Il senatore Montalbano chiede se i progetti in cantiere possano quantificare i punti percentuali di recupero rispetto a quelli dei Paesi riportati nella tabella da me fornita. Gli interventi di imminente realizzazione inseriti nel I Programma delle Opere strategiche per il Paese (Delibera CIPE 21 dicembre 2001) unitamente al programma dei lavori in corso d'attua-

zione da parte delle società concessionarie autostradali consentiranno, già nei prossimi anni, di ridurre significativamente il *gap* con gli altri Paesi membri dell'Unione europea e consentiranno di acquisire nuovamente una dotazione infrastrutturale adeguata alle moderne esigenze di mobilità e caratterizzata da maggiori livelli di *comfort* e sicurezza. L'attuazione delle opere inserite nella «Legge Obiettivo» permetteranno anche di ridurre l'elevato squilibrio tra il Nord e il Sud del Paese. In particolare l'accelerazione dei lavori d'ammodernamento dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, mediante ricorso alla nuova figura del *General Contractor*, renderanno molto più agevole gli spostamenti nella direttrice Nord - Sud. Per dare un'idea degli effetti positivi che potranno derivare dall'attuazione delle principali opere inserite nella «Legge Obiettivo» è sufficiente rammentare che esse interessano complessivamente circa 1.400 chilometri di rete autostradale, di cui il 40 per cento è rappresentato da nuove tratte ed il rimanente 60 per cento da ampliamenti, terze o quarte corsie o svincoli. Complessivamente le opere avviabili in tempi ristretti valgono, in termini economici, oltre 12.800 milioni di euro. E' evidente quindi che l'avvio del programma produrrà, oltre a indubbi benefici sul sistema dei trasporti, anche riflessi sull'occupazione e, più in generale, sulla crescita dell'intero Paese. Al di là del numero di chilometri di nuova viabilità o dell'entità di spesa coinvolta, appare altrettanto utile rimarcare che nel programma del CIPE, così come negli interventi inseriti negli atti convenzionali autostradali, figurano interventi e opere di cui si parla ormai da decenni ma che, per motivi riconducibili alle più differenti circostanze, non hanno mai visto inizio. In questo discorso si inserisce anche il potenziamento dei trafori e dei valichi di confine. La realizzazione di nuovi collegamenti, anche mediante ricorso a sistemi intermodali come nel caso del Brennero, rappresentano una scelta obbligata onde evitare il perdurare di condizioni di isolamento che esplicano effetti estremamente nocivi negli scambi commerciali. Attualmente la maggiore sfida che il Paese sta conducendo nell'ambito del sistema viario internazionale riguarda lo sviluppo della rete TEN e più in particolare il completamento del corridoio n. 5, il quale si estende da Barcellona a Kiev.

Il senatore Paolo Brutti richiede il Piano finanziario collegato alla IV Convenzione dell'ANAS con la società Autostrade e di poter acquisire tutte le Convenzioni con tutte le concessionarie autostradali ricordate dall'ingegner Pozzi e fin qui rinnovate per capire con esattezza il panorama che si va delineando. La documentazione relativa a Società Autostrade S.p.A. è stata già consegnata. Gli atti convenzionali e gli allegati piani finanziari relativi alle società concessionarie autostradali saranno messi a disposizione nel tempo strettamente necessario all'effettuazione delle copie.

Il senatore Brutti e la senatrice Donati chiedono chiarimenti sul IV atto aggiuntivo stipulato con Società Autostrade e specificamente in materia tariffaria sull'atteggiamento di acquiescenza tenuto dall'ANAS, che aveva in materia un'opinione contraria, a fronte di una richiesta della so-

cietà Autostrade di poter percepire il differenziale tra inflazione programmata ed inflazione reale totalmente avallata dal Governo.

In merito alle modalità di aggiornamento annuale dei livelli tariffari si rappresenta che, in conformità ai contenuti delle convenzioni vigenti, le stesse derivano da un puntuale riscontro effettuato dall'Ente sui dati trasmessi dalle società concessionarie in ordine alla quantificazione dei parametri qualitativi della formula del *price-cap*. Circa il minor ammontare di investimenti realizzati negli esercizi precedenti si rappresenta che il 70 per cento circa dei lavori non realizzati sono dovuti ai ritardi registrati nell'avvio dei lavori di potenziamento del tratto Firenze-Bologna (al cui interno è prevista la Variante di Valico), il cui *iter* di approvazione si è perfezionato solo nell'agosto del 2001 con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che ha dato il via libera al progetto originario con alcune prescrizioni di tracciato. Inoltre, si evidenzia che le previsioni di traffico inserite nel piano finanziario allegate al IV atto aggiuntivo della Convenzione con Autostrade S.p.A. sono in linea con quanto inserito nel Piano generale trasporti del 1985 (tasso di crescita prevedibile dell'1,81 per cento) e coerenti anche con quanto previsto dall'ultimo P.G.T. basato su dati del 1998. In sede di aggiornamento del piano finanziario con la società Autostrade giova ricordare che il maggior onere legato all'esecuzione degli interventi di cui alla convenzione del 1997, stimati in 1.050 milioni di euro, risulta a carico della stessa società concessionaria. In ambito tariffario si rappresenta inoltre che il riconoscimento del differenziale tra l'inflazione programmata e quella effettiva non è in alcun modo riconducibile ad una scelta discrezionale dell'ANAS quanto al parere del Consiglio di Stato all'uopo rilasciato a fronte di specifica richiesta avanzata dalla Presidenza del Consiglio dei ministri. Lo schema di regolamentazione delle tariffe autostradali attualmente oggetto di verifica presso il CIPE prevede, tra l'altro, il riconoscimento di una «x investimenti» in caso di esecuzione di nuove opere. Il citato valore trova giustificazione nella esigenza di assicurare la copertura finanziaria al programma d'investimenti inserito negli atti convenzionali. La possibilità di aumentare le tariffe autostradali in funzione del programma degli investimenti futuri era già delineata nella delibera CIPE del 20 dicembre 1996 (la quale ha introdotto la formula revisionale delle tariffe nota come *price-cap*). La menzionata delibera, di concerto con l'atto convenzionale, tuttavia non stabiliva una connessione diretta tra investimenti infrastrutturali e variazione tariffaria limitandosi a prevedere che il valore della variabile «X» nella formula del *price-cap* dovesse essere predeterminata per i successivi cinque anni e aggiornata in sede di revisione periodica. Il modello esistente, quindi, riconosce già in sede di stipula dell'atto predefiniti incrementi tariffari in funzione di un programma d'investimenti che, per circostanze riconducibili o meno alle concessionarie autostradali, possono subire ritardi o variazioni. Rispetto al funzionamento attuale della formula del *price-cap*, l'ipotesi di legare la «x investimenti» alla loro effettiva prosecuzione già rappresenta una sostanziale innovazione. Relativamente alla «tempistica» e alle modalità di ripartizione degli aumenti tariffari legati ai nuovi

investimenti è opportuno considerare che, qualora gli stessi fossero riconosciuti solo al termine delle opere, potrebbero prodursi i seguenti effetti negativi: la società è costretta ad attingere a maggiori mutui presso banche con conseguente aumento degli oneri finanziari e, in ultima analisi, delle opere stesse. L'aumento tariffario applicato in un'unica soluzione, anziché diluito nel tempo, potrebbe apparire troppo iniquo all'utenza. Onde evitare le suindicate controindicazioni è stato studiato un sistema strutturato sui seguenti punti. Il riconoscimento del primo aumento tariffario, relativo ai nuovi investimenti, avverrà soltanto dopo le approvazioni del progetto da parte della Conferenza dei servizi o del CIPE per le opere inserite nella Legge Obiettivo, mentre i successivi incrementi verranno applicati solo ad inizio dei lavori ed in proporzione allo stato di avanzamento dei lavori consuntivati annualmente rispetto alle previsioni di piano finanziario. Inoltre è prevista in sede di revisione quinquennale del piano finanziario la rideterminazione della variabile X della formula del *price-cap* per tenere conto anche del recupero degli scostamenti, in più ed in meno, dell'andamento del traffico rispetto a quello previsto nel piano finanziario, che si fossero verificati nel quinquennio precedente. Il meccanismo all'esame consente altresì di compensare i benefici derivanti da una sottovalutazione dei volumi di traffico.

La senatrice Donati chiede inoltre di sapere perché non si proceda ad una regolare gara di appalto in relazione al polo fieristico di Milano. Il tracciato di accesso al polo fieristico di Milano è qualificato viabilità d'adduzione ai sensi della legge n. 531 del 1982. Si tratta in sostanza di realizzare un vero e proprio svincolo localizzato tra le autostrade A4, A8 e la tangenziale di Milano. Per tale tipologia d'intervento, non sussistendo i presupposti di autonomia tecnica ed economica, la normativa non contempla il ricorso a procedimento concorrenziale. Evidenzia, inoltre, la necessità di una più approfondita discussione su tutto il tema delle gare di appalto in un settore ampiamente privatizzato e su questo tema una particolare attenzione potrebbe meritare la vicenda del rinnovo della concessione all'Autobrennero. La privatizzazione del settore autostradale trova esplicito riscontro nell'articolo 10 della legge n. 537 del 1993, il quale al punto 8 testualmente recita: « con il rinnovo delle convenzioni revisionate in applicazione della legge 498/92 si definisce la natura privata dell'attività svolta dalle società concessionarie di autostrade». La progressiva privatizzazione del comparto, affermatasi negli anni seguenti anche mediante sollecitazione del risparmio privato, risponde ad obiettivi di politica economica che hanno coinvolto peraltro la maggioranza dei servizi di pubblica utilità dall'energia alla telefonia, al gas per limitarsi ai principali esempi. La graduale riduzione della presenza pubblica nel capitale delle società autostradali è avvenuta con modalità e tempi differenti. Quindi mentre in alcune società concessionarie la partecipazione di enti pubblici è divenuta residuale, in altre società come per l'Autostrada del Brennero S.p.a., la maggioranza delle azioni è ancora detenuta da soggetti pubblici (comune, provincia, Regione, enti camerali e così via) i quali pur in un contesto regolamentare di tipo privatistico (società per azioni) possono

continuare ad operare per il raggiungimento di finalità legate alla qualificazione del territorio. L'esecuzione dell'intervento rimane comunque vincolata al pronunciamento dei Servizi dell'Unione europea, i quali hanno avviato un'indagine conoscitiva volta ad accertare la compatibilità dell'affidamento dell'opera con i principi del diritto comunitario.

La senatrice Donati ha chiesto se non sia opportuno liberalizzare tutto il settore concernente i nuovi investimenti e approfondire i temi relativi alla privatizzazione di società prima appartenenti agli enti locali, che gestiscono importanti settori autostradali e dunque sfuggono totalmente al controllo pubblico, ma che sono titolari di concessioni ultradecennali. Gli obblighi derivanti dalla partecipazione all'Unione europea, insieme alla normativa interna che nel corso del tempo ha affermato sempre più la natura privatistica del settore autostradale, già consentono un elevato grado di liberalizzazione del settore, inteso come la possibilità da parte di ogni operatore, in possesso di idonei requisiti, di realizzare e gestire un'infrastruttura pubblica partecipando a procedura concorrenziale. Sebbene i concessionari autostradali rivestano forma di società di capitali, e quindi hanno come obiettivo il perseguimento di uno scopo di lucro, il servizio da loro erogato è sottoposto ad un'attenta attività di controllo, esercitata direttamente dall'ANAS. Un efficace sistema di accertamento e controllo sull'attività delle società concessionarie autostradali rappresenta una priorità nei programmi dell'ANAS che, per essere implementata, ha richiesto una riqualificazione delle risorse umane, la ridefinizione di procedure moderne e standardizzate, il potenziamento dei flussi informativi da e verso le società concessionarie. La necessità di attuare anche nel settore delle concessionarie di lavori pubblici un controllo più pervasivo è avvertito da tempo e ha trovato già parziale soluzione in sede regolamentare. Le attività di sorveglianza e controllo espletate dall'ANAS coinvolgono i principali aspetti del rapporto convenzionale. Cito per esempio le modalità di gestione dell'autostrada assentita; l'esecuzione del programma di lavori, il mantenimento della funzionalità delle infrastrutture e degli *standard* di sicurezza. Oltre alle prescrizioni di carattere generale, l'ANAS verifica il rispetto di altre disposizioni di carattere maggiormente specifico: la presentazione all'esame del concedente, entro il mese di novembre di ciascun anno, del programma dei lavori di ordinaria manutenzione che intende eseguire nell'anno successivo; l'inoltro al concedente, per l'approvazione, dei progetti di manutenzione straordinaria; l'esecuzione, secondo le modalità indicate dal concedente, delle rilevazioni statistiche sulla circolazione; l'aggiornamento della contabilità generale secondo le prescrizioni di legge, la tenuta della contabilità analitica per ciascuna tratta autostradale, nonché, se del caso, la tenuta e l'aggiornamento della contabilità dei costi concernente la realizzazione degli interventi infrastrutturali; la tenuta della contabilità analitica per ogni altra attività consentita eventualmente svolta; l'invio, su richiesta del concedente, delle informazioni sulle attività oggetto della concessione, sui loro costi e ricavi e sui rapporti di controllo e collegamento del concessionario medesimo con altri soggetti, nonché sull'esercizio delle facoltà di cui all'articolo 4,

comma 1 (riscossione dei pedaggi, subconcessioni, attività pubblicitaria). Per poter raggiungere un elevato livello di attendibilità, i controlli esercitati dall'ANAS sono articolati in differenti modi e tempi e si imperniano sull'analisi di documentazione economica e tecnica. In sostanza, la Direzione generale (e, nel caso specifico, la Direzione centrale autostrade e trafori) esplica una forma di controllo preventivo e consuntivo. La prima forma si sostanzia prevalentemente nell'analisi istruttoria dei piani finanziari, i quali rappresentano il documento contabile che raggruppa le principali variabili economiche riferibili alla società. L'esito delle attività di controllo sulle società concessionarie trova ampia divulgazione in sede istituzionale ed in special modo verso il Ministero delle infrastrutture attraverso un costante scambio d'informazioni con l'ANAS. Il Ministero, infatti, partecipando alla formazione degli atti che incidono in misura più significativa sull'attività delle società concessionarie (atti convenzionali, approvazione di progetti e così via), viene comunque a conoscenza dei principali fatti che caratterizzano l'attività delle concessionarie. Altro strumento, che consente una verifica da parte dei soggetti interessati sull'attuazione del programma degli investimenti, è rappresentato dagli atti di programmazione, i quali, essendo aggiornati con cadenza annua, consentono di percepire gli sviluppi e la presenza di eventuali fattori di criticità.

A seguito dell'emanazione della legge n. 166 del 2002, le istituzioni centrali dispongono di uno strumento di verifica aggiuntivo sull'operato delle società concessionarie. L'articolo 15, comma 6, del testo normativo dispone, infatti, che l'ANAS debba provvedere annualmente ad accertare l'effettiva realizzazione di quanto previsto nei rispettivi piani finanziari e a redigere una relazione da inviare al Ministero delle infrastrutture e trasporti, che provvede a trasmetterla alle competenti Commissioni parlamentari. Il complesso di tutti gli atti, formali e ufficiosi, insieme ai documenti che partecipano alla formazione di procedimenti e alle informazioni riconducibili alle attività d'ispezione, consentono in ultima analisi agli organi di Governo di essere adeguatamente informati sugli aspetti salienti che caratterizzano l'operato delle società concessionarie.

Il senatore Brutti ritiene, inoltre, che sarebbero necessarie delle proiezioni attendibili sulla massa degli investimenti realmente realizzabili, in quanto di tutte le promesse di investimento del passato se ne sono poi mantenute assai poche. In ambito autostradale, il volume e l'entità delle opere realizzabili nei prossimi anni può essere dettagliatamente riscontrato dai documenti di programmazione dell'ANAS. In sintesi, si rappresenta che, nel solo periodo 2002-2004, il programma degli investimenti riferibile alle società concessionarie risulta pari a 7.834 milioni di euro. Tale valore, in sede di aggiornamento annuale del programma, è comunque destinato a crescere in funzione dell'incremento generalizzato delle voci di costo e per la previsione di nuovi interventi inseriti negli atti convenzionali revisionati. Al dato precedente, occorre sommare l'importo complessivo di 1.728 milioni di euro, che rappresentano le spese di manutenzione ordinaria del triennio. Anche se per alcune società concessionarie l'attuazione dei programmi d'investimento ha registrato dei ritardi, riconducibili a

cause esogene ed endogene, lo sforzo dell'ANAS è tutto rivolto a recuperare il tempo perduto e creare le condizioni per l'ultimazione dei lavori secondo le modalità e i tempi previsti. Ad ogni modo, eventuali riduzioni di spesa o economie conseguite dalle società concessionarie nella realizzazione del programma d'investimenti, essendo considerate in sede di revisione periodica (quinquennale), non si traducono automaticamente in un loro arricchimento ingiustificato.

Il senatore Brutti chiede ancora se non sia stata una scorrettezza quella di procedere con tanta fretta al rinnovo di Società autostrade S.p.A. Al riguardo, vale la pena ricordare che il perfezionamento del IV atto aggiuntivo con società Autostrade S.p.A. consente di ridefinire gli elementi qualificanti del rapporto contrattuale, in relazione non solo al trascorrere del tempo, ma anche a nuove esigenze afferenti il programma d'investimento e le modalità d'attuazione della convenzione. E' evidente che, oltre alle indubbe implicazioni sull'operazione di OPA (conclusasi proprio in questi giorni), il perfezionamento dell'atto ristabilisce condizioni di chiarezza e certezza fortemente auspicabili dai principali interlocutori (sistema bancario, creditori, imprese fornitrici e così via). Alla luce di ciò, consegue che il perfezionamento dell'atto aggiuntivo con Autostrade S.p.A. alla stregua di quelli stipulati con le concessionarie Autovie Venete S.p.A. e Venezia-Padova S.p.A. contribuiscono in misura significativa a recuperare eventuali ritardi e, in ultima analisi, ad ultimare i lavori in programma. Circa invece il tempo impiegato dal CIPE per l'espletamento delle funzioni di propria competenza si tratta di un elemento che prescinde dal controllo dell'ANAS.

Il senatore Brutti chiede di sapere che cosa intenda fare l'amministratore per evitare che i ritardi sugli investimenti delle società autostradali abbiano effetti premiali per le società stesse. Come già accennato il sistema di variazione tariffaria proposta dall'ANAS e in discussione al CIPE inserisce uno stretto collegamento tra l'attuazione del programma degli investimenti prefissato e l'evoluzione tariffaria. In sostanza, secondo il nuovo meccanismo, la quota di incremento tariffario riconducibile al finanziamento dei nuovi investimenti potrà essere riconosciuta solo in presenza di un effettivo avanzamento nei lavori programmati. In caso contrario la società non potrà beneficiare di aumenti tariffari, a prescindere dalle circostanze che hanno determinato ritardi o variazioni in riduzione degli investimenti. Allo stesso modo, in sede di revisione quinquennale si terrà conto dei profitti aggiuntivi rispetto alle previsioni di Piano finanziario riconducibili ad una sottovalutazione dei flussi di traffico. In aggiunta, per le società concessionarie nei cui confronti si sono registrati ritardi nella realizzazione dei lavori, l'ANAS ha imposto che gli eventuali incrementi tariffari per l'anno 2003 siano accantonati in uno specifico fondo del passivo vincolato che potrà essere utilizzato unicamente per il finanziamento delle opere previste. Qualora i ritardi negli investimenti dovessero assumere dimensioni tali da qualificare condizioni di inadempimento contrattuale l'ANAS potrà assumere provvedimenti sanzionatori proporzionali all'entità della violazione. Nel complesso i meccanismi introdotti nel IV atto

aggiuntivo di Società Autostrade S.p.A., regolando in modo minuzioso gli aspetti più significativi della convenzione, rendono molto più difficile che in passato per la società concessionaria poter trarre beneficio da ritardi o cambiamenti degli elementi posti a base del piano finanziario.

Il senatore Fabris chiede quali opere di competenza dell'ANAS siano finanziabili mediante la finanza di progetto e quali possano essere i soggetti finanziatori. La partecipazione di operatori economici privati alla realizzazione e gestione di opere infrastrutturali con coinvolgimento di capitali propri, ancorché essere disciplinata dall'articolo 37-*bis* della legge n. 109 del 1994 e successive modificazioni, costituisce una precisa volontà politica che trova riscontro nel Documento di Programmazione Economico Finanziaria 2002-2006 nonché nella delibera CIPE 21 dicembre 2001. Quest'ultimo documento risulta di particolare rilievo poiché riporta il Primo programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale. Il primo esempio in Italia di finanza di progetto applicata ad un'infrastruttura si riconduce alla procedura d'affidamento, tuttora in corso, per la realizzazione e gestione del collegamento autostradale Milano-Bergamo-Brescia. Altro esempio altrettanto rilevante per il potenziamento della rete dei trasporti nazionali è dato dalla esecuzione del Nuovo Sistema Tangenziale Esterno di Milano. Per le ulteriori opere di competenza ANAS da realizzare nel prossimo futuro la scelta della modalità operative da seguire dipende dall'esito di specifiche valutazioni fatte di volta in volta dall'ANAS. Per completezza si ritiene opportuno segnalare che numerosi interventi inclusi nella suindicata delibera CIPE 21 dicembre 2001 (traforo di sicurezza del Frejus, Pedemontana lombarda, Palermo-Messina, Siracusa-Gela) essendo già assenti in concessione non rendono praticabile il ricorso al *Project financing*, fermo restando la possibilità di applicare la legge n. 413 del 2001. Lo stesso dicasi per gli interventi inclusi nel programma di investimento delle società concessionarie autostradali (già affidati).

Il senatore Fabris chiede inoltre elementi sulla differenziazione tariffaria e studio merci pericolose. Secondo la regolamentazione autostradale attualmente in essere è prevista la facoltà ai fini commerciali, di esazione o di ottimizzazione dell'uso dell'autostrada, fermo restando la tariffa media per chilometri, di articolare il sistema tariffario introducendo tariffe differenziate secondo una pluralità di parametri tra i quali il percorso, gli orari, i giorni, la tipologia di veicolo. Sulla base degli studi eseguiti dall'ANAS è apparso evidente che la differenziazione tariffaria per produrre effetti significativi deve risultare «motivante» per l'utente. Tutto ciò contribuisce a ritenere che, al momento, le politiche di differenziazione tariffaria possono essere applicate con successo in un numero limitato di casi e, per risultare pienamente efficaci, devono prevedere variazioni (di segno positivo e negativo) nella misura minima del 30 per cento. Ad uno stadio avanzato risultano anche gli studi inerenti il trasporto sulle merci pericolose, il quale richiede ulteriori approfondimenti relativi a determinate tipologie di prodotti. In particolare si segnala che è in corso di svolgimento un progetto pilota volto ad accertare il grado di pericolosità

di alcune merci sulla tratta Venezia-Trieste. La tematica relativa al trasporto delle merci pericolose è estremamente aleatoria perché è facile definire pericolosi la benzina, il gasolio e l'esplosivo ma miscele quali margarina e farina che potrebbero apparire merci banali di fatto non lo sono.

Il senatore Brutti e la senatrice Donati chiedono di sapere, per quanto riguarda il rinnovo della Convenzione con la società Autostrade, quale sia stata la necessità di un aumento delle tariffe dal momento che la concessionaria stessa denuncia agli organi di stampa forti aumenti di utili e se non sia il caso di intervenire al fine di impedire che tali utili vengano investiti in altri settori di intervento, che nulla hanno a che fare con il sistema della viabilità e se sia giusto che interventi di mercato che non riguardano il settore viario debbano essere finanziati dagli utenti delle autostrade. Per società autostrade S.p.A. la previsione di aumento tariffario è giustificata essenzialmente dalla necessità di attuare un programma d'investimenti che rispetto a quello indicato nel Piano finanziario allegato alla convenzione del 1997 comporta una spesa aggiuntiva di 4.686.650.000 euro da realizzare, quasi completamente, entro il 2009. Ciò consente di escludere che i futuri aumenti tariffari possano in qualche modo contribuire ad un corrispondente aumento dei margini di profitto. La possibilità per le società concessionarie di operare in ulteriori aree d'affari è direttamente disciplinata dalla legge n. 136 del 1999 la quale impone, come condizione, l'esercizio dell'attività unicamente tramite partecipazione al capitale di altre società. Tale modalità, implicando una separazione delle scritture contabili, consente controlli di tipo economico-finanziario molto efficaci. La richiamata normativa prevede tra l'altro appositi obblighi informativi in sede di predisposizione del bilancio d'esercizio. Le forme di controllo previste dalla normativa, di concerto alle norme codicistiche, consentono in ultima analisi di individuare eventuali azioni di «*Transfer pricing*» e predisporre azioni correttive onde scongiurare l'eventualità che gli utenti autostradali finanzino in qualche modo altre attività seguite dalla società concessionaria.

Il senatore Fabris e la senatrice Donati chiedono, riguardo da ultimo al passante di Mestre, di sapere quando sarà attivata la progettazione del *tunnel*. (Si possono richiamare le recenti riunioni in Presidenza Consiglio dei Ministri). Come è noto la realizzazione del Passante di Mestre risulta affidata distintamente alle tre società concessionarie titolari di tratte autostradali interconnesse con l'opera. L'esecuzione dell'intervento è oggetto di accordi istituzionali, i quali stabiliscono i presupposti essenziali quali i soggetti, i modi i costi e i tempi. I precedenti elementi sono stati recepiti negli atti convenzionali appositamente revisionati per Autostrada Venezia - Padova e Autovie Venete nonché nel IV atto aggiuntivo alla convenzione vigente di Società Autostrade. Secondo la tempistica stabilita nelle convenzioni, l'opera risulterà ultimata e aperta al traffico nell'anno 2008. I menzionati atti convenzionali, già stipulati con l'ANAS, per risultare pienamente efficaci, richiedono l'emanazione dei decreti interministeriali d'approvazione e la registrazione da parte della Corte dei conti. Non da ultimo, si rammenta che le modalità con le quali si è proceduto all'affida-

mento dei lavori di costruzione e alla gestione sono oggetto d'indagine conoscitiva da parte dei servizi dell'Unione europea.

I senatori Viserta Costantini e Cicolani hanno chiesto chiarimenti sugli aumenti del 30 per cento delle tariffe autostradali delle autostrade A24 e A25 che potrebbero raggiungere un incremento fino al 50 per cento. Tali incrementi tariffari, applicati sulle autostrade A24 e A25, derivano dall'applicazione dell'atto convenzionale stipulato con il nuovo gestore, individuato mediante procedura concorsuale. Gli incrementi tariffari trovano quindi riscontro nell'offerta presentata dal soggetto aggiudicatario in sede di gara e appaiono comunque notevolmente inferiori rispetto agli incrementi proposti dagli altri concorrenti. Il secondo concorrente – se ben ricordo – aveva offerto un incremento tariffario dell'83 per cento. Comunque, anche con l'aumento tariffario registrato di recente di circa il 30 per cento, siamo sempre al di sotto del 40 per cento della tariffa media delle società autostradali.

Rispondo ora alla domanda sulla messa a pedaggio delle strade posta dal senatore Fabris. Circa la possibilità di introdurre pedaggi su tratte di superstrade o di autostrade in gestione diretta giova premettere che tale possibilità è esplicitamente contemplata dalla normativa vigente. Appare opportuno aggiungere che, in presenza di una graduale riduzione dei trasferimenti da parte dello Stato, il pedaggio può rappresentare una forma di finanziamento che favorisce il conseguimento dell'equilibrio economico dell'ANAS. Ciò risulta ancora più vero nella misura in cui, a seguito della trasformazione in società per azioni, perfezionatasi il 19 dicembre 2002, l'ANAS opera secondo schemi di natura privatistica. Vale la pena anche sottolineare che, in alcune circostanze, il pedaggiamento di una tratta si inserisce in un ampio programma di riqualificazione e sviluppo della stessa. In questo modo, l'apposizione del pedaggio, risultando a fronte di un consistente e vistoso incremento qualitativo del tracciato, difficilmente viene rifiutato dall'utente. Per evitare che i soggetti portatori di interessi pubblici possano in partenza contestare eventuali progetti o proposte, risulta indispensabile che, per ogni iniziativa, venga posta in essere una esauriente azione di informazione. Nella maggioranza dei casi, il livello tariffario ipotizzabile risulterà commisurato non già a coprire il fabbisogno finanziario dell'investimento, bensì a compensare, in tutto o in parte, gli oneri di gestione necessari ad assicurare un elevato *standard* qualitativo delle tratte. I redditi aggiuntivi, derivanti da *royalties* o dalla gestione di attività strumentali a quella stradale, rappresentano una voce aggiuntiva di reddito che, una volta ultimato il processo di riqualificazione in atto, contribuirà anch'essa al perseguimento dell'equilibrio di bilancio.

Il senatore Fabris ha posto una domanda sul reperimento di capitali: anche in vista della recente trasformazione in società per azioni, l'ANAS potrà reperire capitali necessari al finanziamento delle opere rivolgendosi al mercato dei capitali. La natura privatistica dell'ANAS rende in qualche modo più accessibile il ricorso al credito bancario, che potrà essere impiegato per il finanziamento di specifici progetti.

Il senatore Viserta Costantini ha chiesto di sapere se sia possibile in primo luogo cambiare la convenzione con la società concessionaria e, alternativamente, se non sia possibile diluire l'incremento nel tempo. La modifica dell'atto convenzionale con l'inserimento di nuovi elementi o di modifiche unilaterali, stabilite dal concedente, che comportano condizioni più svantaggiose per il gestore rispetto a quelle che caratterizzano il rapporto convenzionale in essere, risulta difficilmente attuabile in quanto il contraente, risultando leso in un suo diritto soggettivo, disporrebbe di molteplici azioni finalizzate alla tutela dei propri interessi. Premesso quindi che, in assenza di eventi straordinari che incidono in misura significativa sul rapporto in essere, non può pervenirsi ad una modifica delle condizioni contrattuali, altro discorso è quello legato alla diluizione degli incrementi tariffari nel tempo. Al riguardo si precisa che la necessità di concentrare gli incrementi tariffari finalizzati all'equilibrio del piano finanziario discende direttamente dal dispositivo di regolamentazione della materia e più specificamente dalla delibera CIPE del 20 dicembre 1996, la quale ha introdotto la formula revisionale delle tariffe autostradali meglio nota con il nome di *price-cap*. In sintesi, la formula di revisione tariffaria, attualmente in vigore, stabilisce che gli incrementi annui sono funzione dell'inflazione programmata, del livello di produttività «X» e di un fattore legato alla qualità dell'infrastruttura «Q». Tale condizione conduce a «concentrare» nei primi cinque anni le variazioni riconducibili al richiamato fattore. Proprio percependo l'esigenza di diluire in un più ampio arco temporale gli incrementi tariffari legati alla variabile «X», l'ANAS ha prospettato innanzi al CIPE la possibilità di assumere, come arco di riferimento di variazione della «X», un periodo di dieci anni anziché cinque. La questione risulta al momento ancora in fase di valutazione da parte del CIPE.

I senatori Brutti e Cicolani hanno posto quesiti in ordine alle infiltrazioni mafiose. Ribadisco al riguardo quanto già da me dichiarato alla Commissione VIII della Camera sull'impegno preso per continuare il processo di rinnovamento interno intrapreso dall'attuale dirigenza. Lo scorso 6 febbraio si è tenuto un importante consiglio di amministrazione, che ha deliberato ulteriori misure in aggiunta a quelle già intraprese da tempo e che si possono così riassumere: poteri e *budget* straordinari per 11 superispettori, un codice etico e nuove procedure cui tutti dovranno uniformarsi. Dal novembre 2001 ad oggi sono state modificate 126 funzioni apicali dell'azienda: in sostanza sono stati cambiati, eccetto 2, tutti i capi comparto, tutti i responsabili tecnici e tutti i responsabili amministrativi nei compartimenti ad eccezione dell'Emilia-Romagna e della Sardegna. Si tratta di variazioni delle funzioni realizzate dall'ANAS con un rimescolamento completo, in parte trasferendole, in parte avvicinandole, tramite *turn-over*. Sono stati inseriti nuovi capi comparto giovani. Si tratta di provvedimenti che abbiamo voluto adottare proprio per dare una risposta anche alla necessità di trasparenza e integrità morale del nostro operato. Per organizzare e dare rigore morale e deontologico al nostro operato, sin dallo scorso maggio ho personalmente incontrato tutti i prefetti

interessati dalla Salerno-Reggio Calabria, per conoscerli, dare la nostra massima disponibilità e proporre loro la sottoscrizione di un protocollo di intesa, teso ad organizzare un tavolo di monitoraggio continuo su noli a caldo, noli a freddo, appalti, subappalti, maestranze e così via. Questa azione è stata talmente apprezzata dai prefetti da assurgere ad un livello superiore, trasformandosi cioè in un ufficio di alta sorveglianza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in accordo con il Ministero dell'interno, che ha ottenuto di recente sulla stampa – credo su «La Repubblica» – la definizione dei «cantieri blindati». L'incresciosa vicenda della Salerno-Reggio Calabria, inizialmente, ha visto coinvolti alcuni funzionari dell'ANAS, ma nell'arco di due o tre giorni per fortuna la nostra posizione è completamente sfumata, lasciando coinvolte alcune imprese, alcuni appaltatori e subappaltatori: l'ANAS in ogni modo ne è uscita fuori. Ma ciò non ci è bastato ed abbiamo stipulato con il Politecnico di Torino (che non penso abbia bisogno di presentazioni) una convenzione, in base alla quale il Politecnico ci fornisce una copertura totale, quindi non a campione, di tutti i lavori svolti sulla Salerno-Reggio Calabria (ampliamenti, allargamenti e così via) per verificare la rispondenza dei materiali, principalmente di quelli portanti (calcestruzzi, ferro, bitumi, spessori), con quanto effettivamente previsto progettualmente. Sempre in relazione alla Salerno-Reggio Calabria, abbiamo voluto ulteriormente rafforzare la nostra struttura interna, procedendo ad un ricambio di tutti i vertici. Gli ingegneri Nobili e Mastrangelo – due nomi importanti dell'ingegneria italiana – sono stati da me personalmente nominati (provenivano dalle società Italconsult e Bonifica). La struttura è stata rivista completamente con delle assunzioni realizzate a seguito di una valutazione di circa ventimila persone che hanno risposto alle nostre domande di assunzione; ciò al fine di potenziare i ranghi degli ingegneri, degli avvocati e del personale amministrativo. Questo è quanto l'ANAS sta realizzando per la Salerno-Reggio Calabria. Inoltre, a giugno 2002 è stato costituito un ufficio di *auditing* interno creato in tempi non sospetti, con l'assegnazione di 11 persone estremamente qualificate (anch'esse provenienti per la maggior parte dall'esterno) coordinate dall'avvocato Costantino Fiorillo. Quest'ultimo – da me assunto – in precedenza è stato anche mio collaboratore sul Monte Bianco nella grande ed importante opera svolta. Si tratta, quindi, di persona che gode della mia massima stima e fiducia. Questo ufficio di controllo, appunto di *auditing* interno, è servito e servirà ed è una struttura sulla quale faccio molto affidamento. Per quanto concerne la gestione di controllo dell'ANAS, devo precisare che questa prima non esisteva. Chiaramente mi trovo di fronte a persone competenti e quindi saprete che la gestione di controllo è uno dei fulcri dell'azienda, volendola intendere in termini chiaramente aziendali e manageriali. L'*auditing* serve ai fini di un controllo ispettivo per verificare che tutti adottino le opportune procedure; la gestione di controllo serve per verificare che tutti portino avanti le strategie e i programmi che l'azienda si è data. Questi due aspetti, in particolare la gestione di controllo, ci permettono di monitorare in tempo reale – e, comunque, a livello telematico – l'andamento dei la-

vori dei nostri cantieri e di sapere *ad horas* se ciò avviene nel rispetto o meno dei programmi, per intervenire ed, eventualmente, modificare la situazione. I fatti di Milano sono gravi, la magistratura sta indagando e con grande serenità ci rimettiamo al suo giudizio. Comunque, anche se non vogliamo criminalizzare nessuno, il giorno dopo ho affidato incarico ad un avvocato del foro di Milano, il professor Ripamonti, per costituirci quale parte offesa ed avevo già preso tale iniziativa sulla questione della Salerno-Reggio Calabria, affidando il mandato all'avvocato Fiorella, un noto penalista di Roma.

Il senatore Fabris chiede sul trasferimento di risorse e persone alle Regioni. Al riguardo, preciso che il 1 ottobre 2001 si è perfezionato, attraverso la redazione di appositi verbali di consegna, il processo di decentramento amministrativo in materia di viabilità, secondo i criteri e le modalità stabilite, in attuazione del decreto legislativo n.112 del 1998. Restano, quindi, da definire accordi con le Regioni a statuto speciale: Sicilia, Sardegna e Friuli-Venezia Giulia, con la quale peraltro si è nella fase di conclusione. Per la Regione autonoma Valle d'Aosta e le Province autonome di Trento e Bolzano sono intervenute disposizioni normative specifiche. Quanto alle risorse finanziarie ANAS, nella legge finanziaria 2003 è previsto a favore di ANAS S.p.A. un apporto al capitale sociale, iscritto in Tabella F-Settore 16. Inoltre, la convenzione di concessione intervenuta tra ANAS e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze per quanto attiene agli aspetti finanziari, prevede per l'esercizio 2003 la copertura dei costi operativi – a titolo di rimborso degli oneri sostenuti per le attività di gestione – nonché le risorse occorrenti per gli investimenti e gli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria – nella forma di aumento del capitale sociale – nella misura massima degli stanziamenti indicati dalla legge finanziaria 2003 e dalle altre leggi di spesa ovvero delle risorse da destinare al rimborso degli oneri di gestione nell'ambito del riparto dell'apposito fondo istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia. Pertanto, la copertura dei piani di programma 2002-2004 è individuata sulla base dell'apporto al capitale sociale iscritto in Tabella F della legge finanziaria, mentre gli oneri di gestione trovano capienza a valere sullo stanziamento del fondo citato, iscritto nella legge di bilancio. Sulla «Riqualficazione E45 tratta Orte-Ravenna», l'itinerario internazionale E45 nel tratto Orte-Ravenna è inserito tra le infrastrutture di interesse nazionale di cui alla legge n. 443 del 2001 (Legge Obiettivo) ed al decreto legislativo n. 190 del 2002 (Decreto attuativo). La E45 nel tratto Orte-Ravenna, assieme alla statale Romea, collega la zona Nord-Est del Paese con il Sud tirrenico passando per la capitale ed attraversando aree a forte dinamica economica. Il tratto della E45 che unisce Orte a Ravenna ha una lunghezza complessiva di circa 275 chilometri; attraversa il territorio di tre Regioni, l'Umbria, la Toscana e l'Emilia-Romagna; è formato dall'unione di due strade statali, classificate amministrativamente rispettivamente come Strada statale 675 «Umbro-Laziale» e l'interconnessione con la Strada statale 3-bis presso Terni. Vorrei sottolineare l'importanza che riveste per noi la

E45 Orte-Ravenna che, con l'apertura dei mercati del Nord-Est italiano e dell'Est europeo, assume una valenza sempre maggiore; di qui la necessità di essere promossa ad autostrada a pedaggio per ricongiungersi alla E55, al Passante di Mestre ed alla tratta Venezia-Trieste, con la realizzazione della terza corsia creando in tal modo il grande corridoio di congiungimento tra il Nord-Est d'Italia ed il Centro Italia.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito dell'audizione e dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,30.

