



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 1

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

**8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SITUAZIONE  
DELL'ANAS S.p.A. E SULLO STATO DELLE CONCESSIONI  
AUTOSTRADALI IN ITALIA

15<sup>a</sup> seduta (notturna): mercoledì 19 luglio 2006

Presidenza della presidente DONATI

**I N D I C E****Audizione del presidente dell'ANAS S.p.A.**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 14, 22 e <i>passim</i>	* POZZI . . . . .	Pag. 3, 32, 34
BRUTTI Paolo ( <i>Ulivo</i> ) . . . . .	15, 21, 23 e <i>passim</i>		
CICOLANI ( <i>FI</i> ) . . . . .	19, 21, 23		
VICECONTE ( <i>FI</i> ) . . . . .	23, 25		
MARTINAT ( <i>AN</i> ) . . . . .	24		
* GRILLO ( <i>FI</i> ) . . . . .	26, 27, 28 e <i>passim</i>		
BONADONNA ( <i>RC-SE</i> ) . . . . .	31		

---

**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: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana-Indipendenti-Movimento per l'Autonomia: DC-Ind-MA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

*Intervengono il presidente dell'ANAS S.p.A., ingegner Vincenzo Pozzi, accompagnato dal direttore generale, ingegner Claudio Artusi, dal dottor Giuseppe Scanni, dall'ingegner Carlo Mearelli e dall'avvocato Roberta Lancetti.*

*I lavori hanno inizio alle ore 21,50.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

##### **Audizione del presidente dell'ANAS S.p.A.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulla situazione dell'ANAS S.p.A. e sullo stato delle concessioni autostradali in Italia.

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 suo assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

La Commissione ha deciso l'avvio di un'indagine conoscitiva con l'intenzione di valutare la situazione patrimoniale dell'ANAS, lo stato dei cantieri e dei lavori in corso. La conoscenza di tali informazioni sarà molto importante in quanto consentirà alla Commissione di proseguire la propria attività e di prendere decisioni in tema di infrastrutture, in generale, e sulla gestione dell'ANAS, più in particolare.

È in programma oggi l'audizione del presidente dell'ANAS S.p.A., ingegner Vincenzo Pozzi. Lo ringrazio per la sua presenza e gli cedo subito la parola.

POZZI. Signora Presidente, onorevoli senatori, voglio ringraziarvi per l'opportunità che mi è stata data di partecipare ai lavori conoscitivi e di indagine sulle attività dell'ANAS, svolti da questa Commissione.

Intervengo oggi per l'ultima volta in veste di presidente dell'ANAS e vorrei depositare, oltre alla presente relazione, alcuni documenti che reputo fondamentali ai fini dei lavori della Commissione: il documento redatto dal direttore generale dell'ANAS, l'ingegner Claudio Artusi, intitolato «Monitoraggio coperture finanziarie» con allegati; il verbale del collegio sindacale del 28 giugno 2006 sulla copertura finanziaria degli investimenti ANAS, che comprende anche la dichiarazione del magistrato delegato al controllo dell'ANAS della Corte dei conti, con allegati; per ultimo, la certificazione ottenuta senza riserva dalla società di certificazione

KPMG, relativa al progetto di bilancio 2005, consegnata lo scorso 7 luglio.

Inoltre, deposito agli atti della Commissione un documento redatto dalla direzione autostrade e trafori dell'ANAS, da me condiviso, relativo allo stato dei rapporti con le società concessionarie autostradali.

I due principali temi relativi all'ANAS, che recentemente hanno formato oggetto di molteplici interventi sulla stampa nazionale e di dibattito nel mondo politico ed economico italiano, hanno riguardato, in primo luogo, la segnalazione da parte dell'ANAS S.p.A. all'autorità di Governo della possibilità che la società fosse costretta a sospendere i lavori in corso a partire dal corrente mese di luglio in assenza di un apposito intervento legislativo che modificasse le previsioni contenute all'articolo 1, comma 32, della legge n. 266 del 2005 (legge finanziaria 2006).

Il secondo tema ha riguardato la segnalazione, sempre da parte dell'ANAS S.p.A., all'autorità di Governo della saturazione delle risorse assegnate alla società, pressoché integralmente assorbite dai contratti in corso di esecuzione ovvero aggiudicati e non ancora iniziati, con la conseguente impossibilità per l'ANAS di dare avvio agli ulteriori investimenti previsti dal contratto di programma 2003-2005 ma non ancora avviati con l'indizione di gare ovvero con l'espletamento delle stesse.

Si tratta di temi autonomi e differenti, che trovano origine in situazioni tra loro eterogenee, ma che spesso, inavvertitamente, sono stati accomunati nel dibattito, pervenendo a conclusioni non corrispondenti alla realtà. L'ANAS, infatti, è stata criticata, anche duramente, per la paventata sospensione dei lavori, collegando tale situazione all'esaurimento delle risorse nelle proprie disponibilità per la realizzazione delle opere, con conseguente impossibilità dell'ANAS stessa di procedere ai pagamenti nei confronti dei terzi fornitori. Ciò non è corretto: l'ANAS ha tutte le risorse necessarie per portare a compimento tutti i lavori appaltati e/o aggiudicati, per come essi sono oggi previsti.

L'ipotizzata sospensione dei lavori era infatti esclusivamente correlata alle limitazioni quantitative alla spesa per investimenti che la legge finanziaria 2006 aveva previsto per l'ANAS. Tali limitazioni, essendo state raggiunte al luglio del 2006, avrebbero precluso all'ANAS di corrispondere agli esecutori dei lavori ulteriori somme per i lavori da eseguirsi successivamente. È bene quindi ricostruire correttamente, se me lo consentite, la situazione verificatasi.

Nel corso della predisposizione del disegno di legge finanziaria 2006, l'ANAS, al pari di tutti gli altri soggetti pubblici e/o privati ricompresi contabilmente nel perimetro della pubblica amministrazione ed interessati alla realizzazione di investimenti, ha comunicato al Ministero vigilante l'entità della spesa che essa stimava avrebbe sostenuto nel corso dell'anno 2006 per i lavori in corso di esecuzione ovvero in corso di affidamento. Tale comunicazione – come noto – era necessaria per consentire all'autorità di Governo di determinare preventivamente l'ammontare complessivo degli investimenti pubblici che lo Stato avrebbe sostenuto nel corso dell'anno 2006 ai fini del rispetto dei vincoli di bilancio assunti

in sede comunitaria. Tale comunicazione individuava prudenzialmente in circa 3,5 miliardi di euro l'ammontare della spesa per investimenti che l'ANAS avrebbe sostenuto nel corso dell'anno 2006.

Il disegno di legge finanziaria 2006 ha invece previsto che per l'anno in corso: «I pagamenti per spese di investimento dell'ANAS S.p.A., ivi compresi quelli a valere sulle risorse derivanti dall'accensione di mutui non avrebbero potuto superare 1.700 milioni di euro», ossia 1,7 miliardi di euro.

L'ANAS ha ripetutamente segnalato che tale limitazione ai pagamenti per spese di investimento era sostanzialmente incompatibile con la normale esecuzione degli stessi contratti in corso e che avrebbe conseguentemente anche impedito l'avvio di qualsiasi ulteriore attività realizzativa.

Le superiori esigenze del rispetto degli impegni assunti in sede comunitaria sono state considerate evidentemente prevalenti dal Parlamento, che ha approvato la legge finanziaria 2006 con l'importo di 1,710 miliardi di euro.

Al fine di ottemperare ai vincoli imposti dal legislatore, l'ANAS ha immediatamente assunto tutte le iniziative possibili. In particolare: ha sospeso, ovvero annullato, le procedure di gara in corso in tutti i casi in cui tale sospensione o annullamento non avrebbero esposto la società a rischi patrimoniali; per le procedure di gara che non potevano essere annullate o sospese, sono stati prolungati i termini di espletamento del procedimento in modo tale da evitare che da tali situazioni si potessero comunque generare spese per investimenti nel corso dell'anno 2006; per gli affidamenti già intervenuti, ma con lavori non ancora iniziati, si è operato per differirne l'inizio a dopo il 31 dicembre 2006; per tutti gli oneri da contenzioso ovvero da risoluzione bonaria di riserve si è operato per differirne il pagamento a dopo il 31 dicembre 2006.

In tal modo, l'intera spesa autorizzata dalla legge finanziaria 2006 è stata destinata al pagamento dei lavori in corso di esecuzione, al fine di contenere il più possibile gli effetti negativi conseguenti alla prevista inevitabile sospensione dei lavori nel corso dell'anno. Ciò ha consentito sino ad oggi di non disporre alcuna sospensione dei lavori in corso per ragioni riconducibili alla limitazione di spesa imposta dalla legge finanziaria.

La delicata situazione che nel corso dell'anno sarebbe venuta a maturare è stata ulteriormente rappresentata alle autorità competenti anche successivamente alla pubblicazione della legge finanziaria 2006, ed a queste reiterate sollecitazioni l'autorità di Governo ed il Parlamento sono stati sensibili, portando questo limite di spesa da 1.700 milioni di euro a 1.913 milioni di euro.

Il consiglio di amministrazione dell'ANAS, reso sempre tempestivamente edotto dell'evolversi della situazione, si è più volte unanimemente espresso per la proposizione e l'intensificazione di ogni possibile azione di sensibilizzazione nei confronti delle autorità competenti in ordine alla situazione che andava a maturarsi, consapevole delle rilevanti conseguenze,

anche sociali che una sospensione – pur selettiva – dei lavori in corso avrebbe potuto determinare.

L'aumentato tetto di spesa cui ho fatto riferimento non poteva infatti costituire una misura esaustiva al problema, posto che – pur avendo assunto adeguate iniziative di riprogrammazione dei lavori in corso – la spesa complessivamente da sostenere nell'anno in corso 2006 non sarebbe stata comunque inferiore ai 2,9-3,1 miliardi di euro. Giova infatti rammentare che l'interpretazione del comma 32 dell'articolo 1 della legge finanziaria 2006 unanimemente condivisa dai soggetti pubblici competenti – hanno interloquito in proposito la Ragioneria generale dello Stato, il Ministero dell'economia e delle finanze e con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – portava a concludere che nel limite di tetto massimo di spesa dovevano anche essere ricompresi tutti i pagamenti effettuati nel corso dell'anno 2006, anche se relativi ai lavori eseguiti nell'anno 2005, e l'ammontare di tutti i lavori eseguiti nell'anno 2006, anche se il relativo pagamento poteva essere differito all'anno 2007.

Conseguentemente è stato inevitabile che ancora nel mese di aprile e di maggio del corrente anno l'ANAS evidenziasse alle autorità competenti la delicata situazione che andava a maturarsi, posto che i 1,9 miliardi di euro di spesa massima che l'ANAS avrebbe potuto sostenere nel 2006 sarebbero stati raggiunti nel mese di luglio 2006.

L'ANAS aveva naturalmente approntato adeguate misure per minimizzare le ricadute patrimoniali negative, così come si era adeguatamente attrezzata per pervenire alla messa in sicurezza dei lavori eventualmente da sospendere ed evitare che dalla sospensione potessero derivare rischi agli utenti. L'ANAS non poteva peraltro assicurare nessuna misura idonea a contenere gli effetti negativi dell'eventuale sospensione dei lavori sulle imprese esecutrici e sui lavoratori coinvolti.

L'ANAS nel medesimo periodo aveva, però, ancora circa 7,5 miliardi di euro di crediti nei confronti dello Stato, acclarati e certificati nella trimestrale di cassa del Ministero dell'economia, per versamenti di residui passivi e per aumenti di capitale sociale ad essa spettanti: non era dunque per mancata disponibilità di risorse che l'ANAS avrebbe dovuto sospendere i lavori. Semplicemente l'ANAS non poteva più spendere ulteriori somme per pagare i lavori in corso di esecuzione, che conseguentemente dovevano essere sospesi.

L'articolo 17 del decreto-legge 4 luglio 2006 n. 223 ha elevato di 1 miliardo di euro l'ammontare delle somme che l'ANAS potrà spendere nell'anno 2006, portandolo quindi da 1,913 a 2,913 miliardi di euro.

Allo stato è ragionevole prevedere che tale più elevato tetto di spesa consentirà la regolare prosecuzione di tutti i lavori in corso sino alla fine dell'anno, grazie anche alle iniziative tempestivamente assunte dalla società.

In tale contesto, pertanto, è rilevabile che il miliardo di euro di maggiore spesa consentita all'ANAS per l'anno 2006 non costituisce una risorsa aggiuntiva riconosciuta alla società per far fronte agli impegni che altrimenti non avrebbe potuto onorare: trattasi solo dell'autorizzazione al-

l'ANAS a spendere un ulteriore miliardo di euro di risorse proprie dell'azienda, già nella sua disponibilità, che l'ANAS ora potrà legittimamente impiegare per far fronte agli impegni assunti con gli esecutori dei lavori.

Così delineate le effettive ragioni che avevano obbligato l'ANAS a segnalare alle competenti autorità il pericolo di un'eventuale sospensione dei lavori in corso, non riferibili dunque a una carenza di risorse proprie della società per far fronte agli impegni assunti con gli esecutori dei lavori stessi, è opportuno soffermarsi sul secondo tema che vi avevo anticipato e che è attualmente al centro di dibattito: quello, per l'appunto, relativo alle risorse nella disponibilità dell'ANAS per la realizzazione di nuovi investimenti.

Occorre in primo luogo premettere una considerazione di ordine generale: l'ANAS, in virtù dell'oggetto sociale e della missione ad essa conferita con la concessione sottoscritta con il Ministero delle infrastrutture, non esercita attività economiche in grado di generare ricavi propri tali da consentirle di realizzare con essi gli interventi infrastrutturali indicati dal Governo. Non percepisce pedaggi, non è vettore, né esplica attualmente altre attività economiche sul mercato: l'unica attività economica che esercita è quella di realizzare e mantenere la rete stradale e autostradale nazionale affidatale in concessione.

Conseguentemente può operare solo utilizzando somme che lo Stato le destina per realizzare investimenti, sino ad oggi ad essa trasferite sotto forma di incrementi di capitale sociale, oltre ai 9,6 miliardi di euro di residui passivi in essere alla data di trasformazione e trasferiti in conto aumento di capitale ai sensi della norma che trasformò l'ANAS in società per azioni; con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 5 agosto 2003 furono accertati crediti a favore dell'ANAS, con residui passivi pari a 9,6 miliardi di euro.

Con la legge finanziaria per il 2006 è stata attribuita all'ANAS, in aumento di capitale, la somma di 100 milioni di euro, mentre non è previsto alcun apporto per gli anni 2007 e 2008.

È possibile ritenere che tale determinazione sia stata assunta dal legislatore a seguito dell'introduzione di un nuovo modello di funzionamento dell'ANAS, operato con l'articolo 6-ter della legge n. 248 del 2 dicembre 2005, che prevede la possibilità per l'ANAS di subconcedere ad una o più società da essa costituite talune tratte stradali e autostradali assoggettate o assoggettabili a pedaggio, reale o figurativo, e quindi la successiva cessione a terzi, totale o parziale, delle partecipazioni in tali società. Dai proventi di tali cessioni l'ANAS potrebbe dunque ricavare risorse proprie per la realizzazione di nuovi investimenti, al netto del definanziamento dei residui passivi previsto per legge.

Tale modello di funzionamento potrà, però, vedere luce solo a seguito dei necessari atti di indirizzo: ad oggi l'ANAS può solo registrare l'assegnazione di 100 milioni di euro nel 2006 per nuovi investimenti e l'assenza di ulteriori assegnazioni per gli anni a venire.

Credo che questo sia un tema ben noto a questa Commissione, perché proprio in tale sede fu approvato un emendamento che finalmente - mi

permetto di usare questo avverbio – modificava il modello di funzionamento, permettendo all'ANAS di deconsolidarsi dalla pubblica amministrazione. Se non sbaglio, esso fu approvato all'unanimità dai membri della Commissione, nello scorso autunno.

Nel dicembre dello stesso anno, però, fu predisposto un emendamento alla legge finanziaria dall'allora ministro Tremonti, che prevedeva un nuovo modello di funzionamento, il quale, però, non ha trovato ancora una sua applicazione. È infatti dal 2 dicembre 2005 che si sarebbe dovuto emanare l'atto di indirizzo a firma congiunta dei Ministeri di riferimento – quello delle infrastrutture e dei trasporti e quello dell'economia e delle finanze – per indicare quali pezzi di strada potevano essere messi a pedaggio, quali sarebbero rimasti dell'ANAS, quali sarebbero stati dati a soggetti terzi e quali di questi sarebbero stati a pedaggio reale o figurativo.

Ci troviamo a luglio del 2006 e questo atto di indirizzo non ha ancora visto la luce. L'ANAS, di conseguenza, ha subito il superamento del proprio piano industriale – di cui parlerò dopo – da parte della suddetta legge del dicembre 2005 e non l'ha visto ripristinato.

Lo sottolineo non tanto per me, che sarò onorato di ricoprire il ruolo di presidente dell'ANAS solo fino a domani, ma soprattutto per chi subentrerà nella mia carica, che dovrà essere assistito su questo versante, altrimenti l'azienda obiettivamente non potrà andare da nessuna parte.

L'ANAS, come ricordato, ha avuto assegnati in conto aumento di capitale l'ammontare dei residui passivi in essere alla data della sua trasformazione da ente pubblico economico: trattasi di somme stanziare o impegnate e non erogate, cioè di somme di cui era stata prevista, negli anni precedenti alla trasformazione, l'assegnazione all'ente ANAS per i lavori in corso, ovvero ancora da avviare, ma che non erano state sino a quel momento mai effettivamente erogate all'ente.

Tali somme, per effetto della trasformazione in società per azioni e dell'assegnazione in conto aumento di capitale, dovevano necessariamente essere imputate al patrimonio della società, essendo relative alla realizzazione degli interventi che la società aveva in corso di realizzazione ovvero si era impegnata a realizzare.

A tal fine il legislatore ha previsto la costituzione di un fondo speciale nell'ambito del patrimonio netto della società, da impiegare sia per la copertura degli oneri di ammortamento, anche relativamente ai nuovi lavori, sia per il mantenimento della rete stradale e autostradale nazionale, sia, infine, per la copertura degli oneri inerenti alla ristrutturazione societaria.

Al contempo l'ANAS, al momento della sua trasformazione, intervenuta il 18 dicembre 2002, ha effettuato una ricognizione analitica degli impegni in essere da parte del cessato ente, per individuare quali di essi sarebbero passati in capo alla nuova società.

Tale complessa attività è stata svolta dalla direzione amministrativa con l'ausilio di una primaria società di revisione (la ITALREVI) che già operava per l'ente e che quindi era meglio di altre in grado di effettuare gli adeguati riscontri.



Tale ricognizione – che ha riguardato ben 46.940 posizioni – ha fatto emergere, tra l'altro, l'esistenza di impegni effettivi (contratti in corso di esecuzione, procedure in essere, e così via) per un importo di circa 6.642 milioni di euro, nonché somme destinate a lavori, ma non ancora impegnate per circa 4.475 milioni di euro.

Tale somma globale di 4.475 milioni di euro – individuata anche con la dizione «Fondo per lavori» – riguardava posizioni con elevato grado di anzianità non ancora attivate ovvero risorse destinate a lavori non realizzati e non più realizzabili per circostanze oggettive ovvero per modificate volontà in ordine alla loro esecuzione.

L'importo di 4.475 milioni di euro è stato quindi qualificato dal revisore (la ITALREVI) come disponibile per la realizzazione di nuovi investimenti.

La disponibilità di tale ammontare di 4.475 milioni di euro è stata espressamente riconosciuta dalla ITALREVI anche considerando che un certo numero di posizioni presentavano un grado di incertezza circa la loro totale insussistenza. In ogni caso, l'ammontare di tali posizioni era stato considerato compatibile con le future economie che si sarebbero rese disponibili all'esito dell'affidamento dei lavori (cito un esempio per tutti, i ribassi d'asta).

Le risultanze di tale ricognizione sono state valutate e condivise dal collegio sindacale dell'ANAS, sono state sottoposte all'esame del magistrato della Corte dei conti, delegato al controllo dell'ANAS, che le ha anch'esso condivise, sono state comunicate al Ministero dell'economia e delle finanze – che non ha formulato osservazioni – ed al Ministero vigilante, a quest'ultimo anche con la proposta di attuazione di un programma straordinario di interventi da realizzare con le risorse risultate disponibili.

Il Ministero vigilante ha condiviso l'operato della società (negli elaborati consegnati si trova tutta la documentazione). Le complesse attività svolte in tal senso hanno trovato riscontro nel rendiconto finanziario di chiusura dell'attività dell'ente ANAS al 18 dicembre 2002, che costituiva altresì – evidentemente rimodulato secondo i principi civilistici del bilancio di una società per azioni – la situazione patrimoniale di apertura della nuova ANAS società per azioni.

Anche la Ernst & Young, soggetto incaricato di redigere la perizia di stima del patrimonio sociale dell'ANAS alla data di trasformazione e individuato a seguito di una procedura di gara ad evidenza pubblica esperita dalla società su indicazione del Ministero dell'economia e delle finanze, ha analizzato – sia pure a campione – le componenti del Fondo per lavori al 18 dicembre 2002, così come individuato dalla ITALREVI, confermandone le conclusioni.

Avendo la Ernst & Young ultimato il suo lavoro – asseverando la perizia estimativa del patrimonio dell'ANAS S.p.A. nell'aprile 2005 – l'ANAS medesima ha richiesto a tale società anche di individuare le rettifiche da apportare al bilancio al 31 dicembre 2004 in conseguenza della propria perizia di stima, al fine di poter ricomprendere, nel bilancio dell'esercizio

2004, gli effetti della rideterminazione del patrimonio dell'ANAS al 18 dicembre 2002.

Il bilancio a fine 2004 è stato pertanto predisposto dalla società, certificato ed approvato dall'assemblea, recependo anche le ulteriori risultanze della perizia di stima predisposta dalla Ernst & Young, che ha confermato le risultanze della riclassificazione dei fondi assegnati all'ente ANAS operata dalla ITALREVI, già approvata – come sopra ricordato – dagli organi di controllo della società e comunicata, senza ricevere alcuna osservazione, ai Ministeri competenti.

Per l'impiego delle risorse del Fondo per lavori individuate come disponibili alla data di trasformazione è stato previsto un programma straordinario di nuovi interventi da realizzare, poi confluito nel contratto di

programma 2003-2005, sottoscritto tra l'ANAS e il Ministero delle infrastrutture, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze. Tale contratto (ricordo le date perché sono importanti: si tratta del contratto 2003-2004-2005) è stato sottoscritto nel corso dell'anno 2005 ed approvato dalla Corte dei conti ad agosto 2005, quindi a quattro mesi dal termine del periodo di valenza del piano stesso. Quindi fino a tale data vi era incertezza anche nell'apposizione degli stanziamenti.

Ad inizio del 2006 l'ANAS, partendo dalle risultanze di tutte le attività di verifica sino al momento effettuate, ha proceduto ad un aggiornamento alla data del 31 dicembre 2005 dei dati contabili degli investimenti in corso e di quelli non ancora portati in esecuzione e ricompresi nel contratto di programma.

Da tale riscontro è emerso che l'impegno economico per il completamento dei lavori in corso al 18 dicembre 2002, in parte ultimati al 31 dicembre 2005, e per il completamento dei lavori ancora in esecuzione, anche avviati successivamente (e cioè a dire contrattualizzati, ovvero assegnati a seguito di gara) aveva subito, nel periodo 18 dicembre 2002-31 dicembre 2005, un incremento di 3,8 miliardi di euro a seguito di maggiori oneri per varianti, per contenziosi maturati relativi ai lavori medesimi, per maggiori costi di funzionamento di ANAS non coperti dalle assegnazioni annuali previste in legge finanziaria, nonché per la riattivazione di alcuni lavori che, alla data del 18 dicembre 2002, come risulta dalla documentazione di ITALREVI, si riteneva non avrebbero più generato oneri.

Tale maggiore impegno economico per la realizzazione dei lavori ultimati o in corso di esecuzione alla data del 31 dicembre 2005, sommato all'ammontare degli ulteriori lavori che l'ANAS avrebbe dovuto realizzare, secondo le previsioni del contratto di programma 2003-2005, ha portato ad individuare un fabbisogno complessivo dell'ANAS di 19 miliardi di euro, superiore alle risorse disponibili dell'ANAS ammontanti, al 31 dicembre 2005, a circa 15,5 miliardi di euro.

Anche tale situazione è stata portata all'attenzione delle autorità competenti sin dai primi mesi del 2006, non appena la società ha potuto fornire elementi di valutazione adeguati.

Ad oggi l'ANAS, a fronte di 15,5 miliardi di euro di risorse disponibili ha impegnato – intendendosi con tale termine le obbligazioni assunte con terzi a seguito di contratti ovvero di aggiudicazioni intervenute – un importo complessivo di euro 10,6 miliardi ed ha impegni da onorare, non comprimibili, per ulteriori 4,2 miliardi di euro, comprensivi anche del contenzioso: abbiamo quindi un totale di 14,8 miliardi di euro di contratti assunti o necessariamente da assumere.

Gli impegni qualificati non comprimibili sono quelli relativi ad investimenti cofinanziati da soggetti terzi, parlo di Comunità europea, Regioni, Fondi strutturali di attuazione nazionale (PON) e così via, e che pertanto – ove non realizzati – determinerebbero anche una riduzione delle risorse disponibili per l'ANAS.

Residuano quindi circa 0,7 miliardi di euro che non consentono all'ANAS di portare in esecuzione gli ulteriori lavori, ad oggi non aggiudicati né appaltati, previsti nel contratto di programma 2003-2005.

L'ANAS, pertanto, ha le risorse necessarie per completare i lavori in corso o aggiudicati, ma non ha le risorse per procedere agli ulteriori investimenti ricompresi nel contratto di programma 2003 – 2005. Ciò è stato attestato anche dal collegio sindacale nella riunione del 28 giugno 2006 e condiviso dal magistrato della Corte dei conti delegato al controllo della Società, che ha testualmente affermato: «Preso visione della nota in argomento, il magistrato della Corte dei conti esprime apprezzamento nell'impostazione rigorosa, diligente ed esaustiva del documento del collegio sindacale, in merito al quale non ha nulla da obiettare».

Occorre solo rammentare che i maggiori oneri per lavori sostenuti dall'ANAS rispetto alle originarie assegnazioni di cui essa è stata destinataria dello Stato avrebbero dovuto essere coperti da integrazioni di assegnazioni alla società, posto che questa ha agito ed agisce quale concessionario dello Stato per l'esecuzione di opere di sua competenza. Tali mancate ulteriori assegnazioni, sicuramente giustificate da esigenze di finanza pubblica, hanno peraltro generato l'attuale impossibilità dell'ANAS di procedere – come precisato – ad ulteriori futuri investimenti, in assenza di nuove risorse a tal fine destinate ed oggi non previste dalla legge finanziaria 2006.

Relativamente all'andamento della situazione economica dell'ANAS, va sottolineato che la perdita registrata nel 2005, pari a 496 milioni di euro, è ascrivibile, per parte significativa (circa 223 milioni di euro), a fattori negativi esogeni del tutto indipendenti dall'ANAS. Tra questi vanno ricordati: il definanziamento operato dalla legge finanziaria 2005 per i mutui stipulati in riferimento ai contributi dovuti alle società concessionarie e la riduzione dei corrispettivi di servizio attribuiti sempre dalla legge finanziaria 2005 che hanno inciso per 100 milioni di euro sulla perdita dell'esercizio; i maggiori costi sostenuti rispetto all'esercizio precedente per la gestione della rete stradale affidata agli enti locali non coperti da precedenti assegnazioni finanziarie per circa 76 milioni di euro; i maggiori oneri finanziari sostenuti rispetto all'esercizio precedente a seguito del ri-

corso al credito cui l'ANAS è stata autorizzata per fare fronte alle carenze di cassa per 7 milioni di euro.

Per ulteriori 208 milioni di euro, era già stata prevista la copertura tramite il fondo di ristrutturazione industriale. Il piano industriale, che ci avrebbe condotto al pareggio di bilancio entro il 2008, aveva costituito un fondo cui accedere per accompagnarci a tale pareggio contabile nei vari anni. Nel 2006 erano previsti 208 milioni di euro. Prudenzialmente e per motivi di trasparenza, essendo stato il piano industriale «annullato» dalla legge del dicembre 2005, abbiamo ritenuto corretto non accedere a tale fondo, che è rimasto nella disponibilità dell'ANAS e vi figura come perdita. La perdita realmente ascrivibile è di circa 69 milioni di euro.

In ultimo, ritengo doveroso informare la Commissione che il bilancio ANAS al 31 dicembre 2005 – così come quello chiuso al 31 dicembre 2004 – è stato certificato dal revisore KPMG, che ha dovuto esaminare, ai fini della valutazione della correttezza della situazione economica e patrimoniale della società alla data, anche lo specifico aspetto dell'adeguatezza delle risorse disponibili per la società a fronte degli obblighi da questa assunti con terzi.

Nella sua relazione la KPMG ha affermato testualmente: «A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio dell'ANAS S.p.A. al 31 dicembre 2005 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società. La nostra relazione di revisione sul bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2004, conteneva una eccezione circa gli eventuali effetti che sarebbero potuti emergere sul menzionato bilancio conseguenti alla mancanza di un sistematico e puntuale scambio di informazioni fra la trasformata ANAS S.p.A. e parte dei legali esterni patrocinanti la stessa in alcune controversie giudiziarie in cui la società è convenuta.

Come indicato nella relazione sulla gestione e nella nota integrativa, l'ANAS S.p.A. nel corso del 2005 ha provveduto ad ottenere da detti legali le informazioni mancanti. I risultati di tale attività hanno sostanzialmente confermato i valori del fondo per rischi ed oneri iscritti nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2004, nonché la relativa informativa fornita dagli amministratori nella nota integrativa di tale bilancio e nella relazione sulla gestione. Pertanto, essendo venuti disponibili gli elementi informativi sopra menzionati, viene meno il rilievo espresso nella nostra relazione di revisione sul bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2004».

Signor Presidente, onorevoli senatori, con questa mia relazione credo di aver chiarito la corretta e trasparente gestione aziendale in merito all'utilizzo e riallocazione dei residui passivi e la completa copertura dei lavori, che sono stati oggetto di valutazione.

In questo mio ultimo intervento in qualità di presidente dell'ANAS, consentitemi di affermare con orgoglio che la società che ho avuto l'onore di presiedere si è profondamente riformata in questi anni, rendendo più efficiente la propria struttura e i propri processi operativi, anche se altri

cambiamenti sono ancora necessari. Questa modifica è avvenuta nonostante la contraddittorietà e la tortuosità del processo di riforma, perché l'ANAS prima è stata trasformata da ente pubblico economico in una società per azioni atipica che aveva la proprietà delle strade; poi in una società che non aveva più la proprietà delle strade ma era concessionaria dello Stato; successivamente in una società che aveva un determinato modello di funzionamento e un preciso piano industriale e poi ancora di recente in una società che non aveva né l'uno né l'altro. Vi assicuro che è stato difficile, dinnanzi ad una incertezza così palese, mantenere ferma la barra del timone ed operare in ogni caso per la modernizzazione della società. In parte ci siamo riusciti.

Alla fine del 2002, anche grazie all'impegno dell'ANAS, il sistema italiano delle infrastrutture ha iniziato a riprendere fiato. Sono stati avviati molti importanti cantieri di alcune delle opere strategiche per il sistema-Paese, dal Passante di Mestre alla Variante di Valico, e molti altri.

Il 2003 è stato l'anno della trasformazione dell'ANAS in società per azioni, l'anno dei bandi pubblicati e delle gare aggiudicate, l'anno dell'attuazione del primo piano industriale della storia dell'ANAS, l'anno della consegna di importanti lavori nell'intera penisola e dell'apertura al traffico di molte nuove tratte di strade ed autostrade. È stato varato un piano di interventi rilevante, tra i maggiori della storia italiana, triplicando la capacità di investimento e di appalti dell'ANAS e sbloccando lavori fermi da anni.

Nel 2003 l'ANAS ha anche ottenuto la certificazione di qualità UNI ISO 9001/2000 per le attività svolte dalla direzione centrale programmazione e progettazione; un riconoscimento che nel 2004 è stato esteso alla direzione centrale lavori e nel dicembre 2005 – quindi di recente – ai compartimenti regionali.

In complesso, tra il 2001 e il 2005 l'ANAS ha ultimato 271 lavori, aprendo al traffico circa 952 chilometri di nuove strade o di tratti ammodernati e resi disponibili agli utenti. Siamo passati da lavori in corso per un importo di 5,6 miliardi di euro nel 2001 a lavori in corso per un importo di 11,77 miliardi di euro nel 2006, con un incremento che supera il 100 per cento. Nello stesso periodo, gli appalti ed i lavori aggiudicati hanno mostrato forti percentuali di crescita. In particolare, tra il 2001 e il 2005, l'ANAS, seguendo una strategia di confronto e di coordinamento con le Regioni e con gli enti territoriali, ha realizzato un volume di investimenti per il potenziamento e l'ammodernamento della rete viaria di interesse nazionale di competenza, sintetizzabile in un valore di oltre 15 miliardi di euro di appalti affidati e di lavori aggiudicati a gara.

Tutto questo non sarebbe stato realizzato senza il concorso totale di tutti i dipendenti dell'ANAS, dai cantonieri ai dirigenti, che nell'ambito delle loro funzioni hanno operato nell'obiettivo comune di ottenere questi risultati e di facilitare il processo di riforma. Sono molto felice di aver potuto contare su tanta professionalità e tanto impegno.

Non vi è dubbio che il processo di modernizzazione dell'ANAS ha molti lati che devono essere ancora affrontati o completati, ma una parte importante del cammino è stata comunque compiuta.

Abbiamo avviato un processo di informatizzazione delle attività dell'ANAS, che consenta di gestire in modo trasparente ed efficiente tutti i processi e le procedure aziendali, recuperando dati dispersi e non facilmente leggibili. Da ultimo abbiamo introdotto il sistema industriale SAP, che entrerà in funzione entro i prossimi sei mesi – se non vado errato, dal 1° gennaio 2007 – ed entro il 2008 farà in modo che tutto il sistema aziendale, compreso il settore dei lavori, sia assoggettato ad un controllo immediato.

È stato importante anche l'enorme lavoro di definizione e di censimento del contenzioso, che risaleva niente meno che agli anni Ottanta.

A tal proposito, voglio sottolineare come in questo quinquennio il costo del contenzioso si sia notevolmente ridotto: ciò è avvenuto proprio grazie alla qualità delle progettazioni e dei lavori.

Grazie al lavoro di tutti, con una doverosa azione di trasparenza, una società complessa come l'ANAS ha avuto nel 2004 il primo bilancio certificato della sua storia, seppure con riserva, e nel 2005 un bilancio certificato integralmente.

Certo, per il futuro restano da affrontare alcune criticità importanti: mi riferisco al sostanziale annullamento del piano industriale a seguito della riforma del modello di funzionamento disposta con la legge n. 248 del 2 dicembre 2005, e quindi all'esigenza di predisporre in tempi brevi un nuovo piano industriale per sviluppare entrate proprie in modo certo e costante; così come alla necessità di una radicale riforma del sistema di vigilanza sul sistema autostradale in concessione, che è basato su atti convenzionali e su modelli gestionali non al passo con i tempi.

Il Parlamento ed il Governo dovranno indicare chiaramente cosa vogliono dall'ANAS.

L'ANAS produce lavori, gestisce e costruisce strade, ma bisogna completarne il processo di trasformazione in una vera società per azioni, perché non bastano i trasferimenti o la politica dei trasferimenti per rilanciarne il ruolo e definirne la missione.

Sono sicuro che l'attuale Parlamento vorrà essere vicino ai prossimi amministratori, confortandoli con linee di indirizzo precise e praticabili, perché non bastano soltanto le critiche, seppur legittime, a migliorare l'Azienda.

Voglio ringraziarvi personalmente per la positiva e preziosa collaborazione avuta in questi anni, in un confronto istituzionale che ho sempre considerato non solo doveroso, ma anche assai utile per l'Azienda e per il Paese.

**PRESIDENTE.** Desidero ringraziare l'ingegner Pozzi, a nome della Commissione. Ritengo che il ringraziamento della Commissione non sia rituale, in particolare quello dei senatori che hanno avuto il piacere di far parte di questa Commissione anche nella precedente legislatura e

che dunque hanno avuto modo in tante occasioni di confrontarsi e discutere con lui, pur essendo alcuni in accordo e altri in disaccordo con la strategia e la gestione dell'ANAS.

Onorevoli colleghi, la relazione che abbiamo appena ascoltato ha fatto scaturire in me, come credo in molti di voi, numerose riflessioni e domande da porre. Con l'assenso dei colleghi, dunque, nonostante l'ora tarda, credo ci sia il tempo per fare alcune domande e svolgere alcune personali considerazioni.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Voglio ringraziare il presidente Pozzi per la sua cortese partecipazione a questa seduta, che si svolge in un momento molto delicato per l'ANAS e immagino anche per lui personalmente: trovo infatti molto importante la discussione che stiamo svolgendo.

È stata messa sul tappeto una grande quantità di questioni e anche io che seguo la vicenda ormai da diversi anni trovo qualche difficoltà. Immagino dunque la difficoltà incontrata da coloro che questa sera si sono trovati ad affrontare per la prima volta la complessità del problema.

Credo che la cornice disegnata nella relazione, quanto al clima nel quale è vissuta l'ANAS, sia vera. Lo abbiamo sostenuto quando eravamo all'opposizione: ci è parso che troppe volte si sia cambiato indirizzo nei confronti dell'ANAS; troppe volte i progetti sono stati lasciati a metà e i finanziamenti promessi non sono arrivati.

Ci sono poi le questioni indicate dall'ultimissima riforma dell'ANAS, che effettivamente azzerava l'intero piano industriale, perché stabilisce il principio secondo cui si annullano i trasferimenti a tale società da parte dell'autorità pubblica e l'ANAS, in compenso, diventa proprietaria delle strade; così essa dovrebbe raccogliere le risorse con le quali – attraverso il meccanismo del pedaggio virtuale – si riapprovigiona delle stesse riserve, ma in un modo completamente diverso.

È chiaro però che questa disposizione è rimasta completamente sulla carta: non voglio attribuirne la responsabilità a nessuno, non siamo più in campagna elettorale. Dico solo che la situazione è questa: non si è provveduto ad attivare le misure necessarie a rendere operativa questa riforma e oggi ci troviamo di fronte a una situazione di grandissima difficoltà. Dovendo affrontare nuovamente questo problema, dobbiamo essere al corrente di ciò. Ringrazio quindi l'ingegner Pozzi, perché ci ha descritto una situazione vera, sia pure non felice, che ci pone purtroppo un'enorme quantità di problemi per il futuro.

Proprio per questo motivo, senza voler fare processi a niente e a nessuno, sono interessato ad alcune delle affermazioni che l'ingegner Pozzi ha fatto: esse corrispondono a dati di fatto, ad elementi di verità, che però meritano alcune considerazioni ulteriori. Altrimenti, per come ci sono stati descritti, sembra che tali fatti si siano svolti secondo un processo lineare, quasi obbligato. Appare cioè come se essi si fossero succeduti naturalmente: un fatto ha causato un secondo, il secondo ne ha causato un terzo, e così via, fino ad arrivare inevitabilmente al punto in cui ci troviamo.

Credo invece che in alcuni dei tornanti più difficili della storia dell'ANAS, siano state compiute delle vere e proprie scelte da parte degli amministratori ed è di questo che vorrei discutere, perché ciò incide sulla valutazione che si può fare in relazione al bilancio finale di questo periodo.

Condivido, per quelle che sono le mie conoscenze, la ricostruzione del meccanismo e del processo con cui sono state costruite le ipotesi relative alle risorse su cui basare il contratto di programma per gli anni 2003-2005. Il fatidico numero di 4.475 non è un numero qualsiasi, ma rappresenta la cifra, in milioni di euro, che scaturisce dai residui passivi di una precedente gestione e che, resa trasparente, consente all'ANAS – mercé il vice ministro Martinat, mallevadore della cosa, che ricordo venne proprio qui in Commissione a parlarcene – di trovare una parte delle entrate con cui far fronte alle esigenze.

Ciò accadeva nel 2003 o, meglio, tra la fine del 2002 e l'inizio del 2003; poi sono passati gli anni e si è arrivati al 2005, quando è stato varato il progetto 2005, destinato a coprire, immagino, gli anni tra il 2005 ed il 2008. In quel momento è accaduto che dei 4.475 milioni di euro che dovevano servire a finanziare le opere, ne sono spariti circa 3,5-3,8 (avevo fatto i calcoli e se volete posso essere più preciso, anche se credo che, sotto questo profilo, sia molto più puntuale la relazione in cui tali dati sono riportati). Queste somme sono sparite.

L'ANAS, innanzi tutto, viene a sapere tra marzo e maggio del 2005 di non poter far fronte al contratto di programma descritto nel 2003, la cui approvazione e controfirma hanno richiesto quasi due anni e mezzo di tempo, se non qualcosa in più. Si accorge di questa situazione, ma non si ferma e non comunica di non avere più soldi. Credo che in tale modo di procedere si possa ravvisare la contravvenzione ad un preciso disposto dello stesso contratto di programma in cui è presente un articolo che in qualche modo obbligherebbe l'ANAS a comunicare eventuali impedimenti o difficoltà oggettive sopravvenute e tali da rendere impossibile l'attuazione del contratto stesso. L'ANAS invece non lo ha fatto e mi piacerebbe capire perché.

Non intendo dire che le relative responsabilità siano tutte in capo all'amministratore e al consiglio di amministrazione ma, nel momento in cui l'amministratore e il consiglio di amministrazione non hanno provveduto a tale comunicazione segnalando al Ministro o al Governo l'impossibilità di realizzare il piano e la necessità dunque di una rimodulazione dello stesso, essi si sono assunti la responsabilità di comunicare all'opinione pubblica la possibilità di attuare ancora un piano vasto di interventi infrastrutturali. Così agendo hanno sostenuto, a mio avviso, la scelta che veniva fatta in quel momento dal Governo di tacere sull'esistenza di tali lacune, caricandosi così sulle spalle una responsabilità di natura squisitamente politica e contravvenendo in tal modo al disposto del contratto.

Non capisco, tuttavia, quali soggetti e strutture, anche interne all'ANAS, pur dovendo, in ragione del loro stesso lavoro, comunicare all'amministratore, al direttore e al consiglio di amministrazione l'esistenza di



lacune così gravi, non lo abbiano fatto. Evidentemente anch'essi si sono tranquillamente associati a questo modo di procedere: non mi risulta infatti, che, all'epoca, né l'allora direttore generale, né altri soggetti abbiano comunicato a qualcuno che i soldi non c'erano e che si stavano facendo le nozze con i fichi secchi. Potrei andare avanti su questo punto, ma mi fermo.

Passando ad un'altra questione, quando lei, ingegner Pozzi, ha descritto quanto è successo nel 2005 – anche su questo punto ha detto la verità, e lo voglio rilevare – e con una certa levità ha sottolineato che in questi anni è accaduto che, invece di spendere quanto si era preventivato negli anni precedenti per i lavori che intanto maturavano, si sono spesi circa 1,5-1,8 miliardi in più perché sono state disposte perizie di variante. Vorrei comunque far notare che perizie di variante di questo ordine di grandezza hanno un valore corrispondente ad un terzo di tutte le somme a disposizione, sono somme nuove: accade cioè che, prevedendo 4,5 miliardi, nel frattempo ne maturano 1,5, o qualcosa in più, sui conti precedenti, che esplodono in quanto dispongo perizie di variante per una quantità enorme. Poi matura il contenzioso in relazione ai lavori stessi per una cifra quasi simile.

Mi chiedo come ciò sia potuto succedere e come all'ANAS sia sfuggita dalle mani la vicenda ed abbia perso il controllo della situazione. Non imputo di certo quanto è accaduto ad una cattiva volontà; penso semplicemente che vi sia sfuggito il controllo.

A ciò si aggiunge poi un altro aspetto, che sembra quasi impossibile: le cifre che ho indicato non assorbirebbero interamente i 4,5 miliardi, ma occorre aggiungere che i 4,5 miliardi derivanti da residui passivi «morti», riguardavano alcuni lavori dichiarati «morti» ma in realtà «vivi». Così l'ANAS, mentre da una parte faceva progetti per erogare le risorse, indicando tali somme, dall'altra spendeva le somme stesse: mentre una mano vergava i progetti, l'altra spendeva le somme sulle quali i progetti si basavano.

Se questo è vero, non è vero invece – si tratta però di una mia valutazione – che quando poi si è arrivati al dunque i soldi sono stati spesi due volte. Non è vero anche perché, se così fosse, l'ingegner Pozzi avrebbe fatto un miracolo e dovremmo dedicargli un'edicola, dal momento che con una lira avrebbe realizzato due cassette e ciò non è possibile.

Ciò che è vero, ancora, è che l'ingegner Pozzi non ha detto in tempo che l'ANAS doveva fermarsi perché non poteva andare avanti.

Mi domando come questo sia potuto accadere considerando che, all'interno dell'ANAS, esistono interi comparti – per esempio la direzione generale lavori – che hanno come compito specifico di seguire attentamente l'evoluzione della situazione dei lavori e di verificare con precisione la congruità dei progetti e delle valutazioni sulle spese. Di certo l'errore si può sempre commettere, ma fare errori di tale portata significa tirare su le cose con il badile, senza stare troppo a guardare che cosa c'è, ovviamente a non voler pensare peggio, sia chiaro, il che in questi casi è sempre possibile. Mi chiedo, ancora, come ciò sia potuto succedere.

L'ingegner Pozzi ci ha riferito di avere realizzato molte cose e di avere anche avviato un nuovo sistema di controllo, il SAP, che entrerà in vigore, se va bene, nel 2007 (ma certo meglio tardi che mai). Tuttavia, non esiste comunicazione tra il sistema informatico che gestisce la contabilità, che si può acquistare presso un negozio qualsiasi – e che non è insomma granché evoluto – ed il controllo di gestione che consente ai due sistemi di comunicare, in maniera che quello che spende sappia che cosa succede quanto ai costi che stanno maturando nei lavori, affinché ci sia quindi un collegamento.

Insomma, in tutti questi anni abbiamo portato avanti l'azienda senza modificare questi importantissimi settori e ciò poi spiega il motivo per il quale si è arrivati alla situazione attuale.

Vorrei svolgere un'ultima considerazione.

Ingegnere Pozzi, lei non ha illustrato la parte della relazione riferita alle concessionarie: l'ho letta comunque velocemente, anche perché conosco il punto di vista. Su questo tema non voglio però polemizzare; intendo solo dire che, anche sotto questo profilo, è necessaria trasparenza per far capire bene la situazione. Infatti, affermare, come lei fa, che durante la sua gestione le cose sono state realizzate in modo molto veloce e meglio rispetto al periodo precedente, può avere una sua giustificazione, ma non dà spiegazioni all'opinione pubblica: non si tratta di fare il processo all'ingegner Pozzi o a quanto lavoro è stato fatto o a quale stimolo è stato dato alle concessionarie. Complessivamente le concessionarie non hanno eseguito i lavori e l'ASPI, in particolare, ne ha realizzato una quota modesta, in parte nel 2000 ed in parte nel 2001.

Il punto è che, anche ammettendo che sia vero – e avrei forti dubbi in proposito – che i motivi per i quali non sono stati realizzati tali investimenti siano tutti oggettivi e quindi non dipendenti dalla volontà delle imprese o delle concessionarie, sarebbe stato comunque necessario procedere all'intimazione della revoca della concessione. Lo avete fatto solo ora; trovando forse sostegno da parte di qualche politico, ingegner Pozzi, avete detto: noi, se non ci fate sapere le cose, non escludiamo di revocarvi la concessione. Questo non era mai stato fatto negli anni precedenti.

Vorrei avanzare un'altra considerazione: non avete proceduto neanche agli adeguamenti dei piani finanziari; almeno questo dovevate farlo. Anche se i motivi fossero stati oggettivi, non avreste dovuto continuare a riscuotere le tariffe. Le tariffe riscosse, finalizzate a quegli investimenti, non possono essere tesaurizzate; si può procedere ad una nuova valutazione o rielaborare il piano finanziario. Non solo ciò non è mai stato fatto, ma ricordo una seduta in cui l'architetto Coletta, responsabile della direzione autostrade e trafori dell'ANAS, ha sostenuto di non disporre di strumenti giuridici di nessun genere; invece adesso gli strumenti ce li ha.

Vorrei avere un altro chiarimento. Quando l'architetto Coletta è stato nominato commissario straordinario della variante di valico, avete esaminato tale questione? È stato nominato commissario colui che avrebbe dovuto essere preposto alla vigilanza. L'ANAS ha dato il suo benestare a questa nomina? Gli è passata completamente sopra la testa o ci si è di-

menticati? Secondo me sussiste un conflitto di competenza. Vorrei sapere se quella situazione è stata valutata o se invece anche in quel caso le cose sono passate un po' in cavalleria.

CICOLANI (FI). Signora Presidente, intendo recuperare molti concetti esposti dal senatore Brutti, il quale, secondo me, per la parte relativa ai residui passivi, ha illustrato un quadro, piuttosto convincente. Ad esso, però, va completamente cambiata la cornice, e vorrei spiegarne il motivo. Considerato che questa è l'ultima audizione di un Presidente, l'ingegner Pozzi, che ha accompagnato la nostra attività durante l'intera legislatura precedente, intendo porre una premessa che dia anche riconoscimento all'attività realizzata dall'ANAS in questi ultimi anni. Quando ci addentriamo troppo nel merito di alcuni singole questioni, forse dimentichiamo di tenere bene a mente quanto è accaduto.

Abbiamo modificato le leggi attraverso cui l'ANAS ha proceduto agli affidamenti. È cambiato anche il modello di funzionamento della stessa ANAS, visto che l'attività di progettazione definitiva si sviluppava in modo completamente diverso e l'attività di progettazione esecutiva non diventava elemento negoziale caratterizzante tutta l'attività dell'ANAS negli ultimi anni.

Inoltre, il presidente Pozzi ha parlato di una diminuzione complessiva del contenzioso. Poiché una delle ragioni fondamentali della riforma dell'appalto integrato che abbiamo realizzato consisteva nel dare all'impresa la responsabilità della progettazione (quando l'impresa sviluppava il progetto esecutivo), vorrei sapere se una diminuzione del contenzioso non sia legata anche a tale riforma.

Tornando al merito della questione, vi è stato quindi un cambiamento delle modalità di affidamento e l'introduzione di nuove figure di contraenti.

In seguito abbiamo trasformato l'ente in una società per azioni: anche questo ha prodotto delle modifiche nei meccanismi operativi e nell'organizzazione interna dell'ente.

Negli ultimi due anni – lo ricordo a tutti noi dell'allora maggioranza, prima ancora che alla Commissione – abbiamo fatto un uso improprio dell'ANAS. Il presidente Pozzi, secondo me, su questo è stato fin troppo gentile con il precedente Governo. Nelle ultime due leggi finanziarie abbiamo immaginato una trasformazione dell'ANAS, che richiederà anni per realizzarsi, con lo scopo di fare cassa per una cifra di 3 miliardi di euro: questa è la verità. E non abbiamo fatto un favore a chi lavorava in quel momento per produrre risultati per il Paese. Questo lo riconosco con la stessa onestà intellettuale con cui poi mi esprimerò a proposito dei residui passivi e di quello che il ministro Di Pietro ha raccontato in questa Commissione. D'altra parte, credo che nemmeno voi disponiate della bacchetta magica e nemmeno l'attuale Governo riuscirà a compiere, in tempi compatibili con la legge finanziaria, la trasformazione dell'ANAS. Probabilmente si tratta di una trasformazione positiva – e ne abbiamo discusso tanto in questa Commissione – ma richiede mesi o anni, non certamente settimane.

Nonostante tutto ciò, l'ANAS ha raddoppiato la propria efficienza. Voglio precisare che in questo percorso accidentato, che non abbiamo creato noi ma è stato determinato dalla storia recente, l'ANAS è riuscita non solo ad adeguarsi in corsa, ma ha anche eseguito più del doppio dei lavori realizzati precedentemente. Questo è il quadro all'interno del quale dobbiamo considerare l'audizione di questa sera.

In questa seduta non intendo parlare delle concessioni perché abbiamo diviso questa indagine conoscitiva in due tempi, uno dei quali dedicato all'accertamento della situazione patrimoniale dell'ANAS che, stando a quanto affermato dal ministro Di Pietro (che intendeva portare i libri contabili in tribunale) il 28 giugno, si trovava in una situazione di piena emergenza. Cerchiamo allora di capire se ciò corrisponde al vero, e poi affronteremo la questione delle concessioni.

L'ANAS, nella fase di passaggio a società per azioni, ha eseguito una ricognizione in cui ha determinato 6.642 più 4.475 milioni di euro. Credo che per chiarezza i residui passivi vadano messi insieme poiché, dal punto di vista del bilancio, sono considerati tutti insieme. Quindi si avrebbero 11.117 milioni di euro, di cui una parte, pari a 6.642 milioni di euro, impegnata per lavori, e una parte non ancora impegnata.

Quanto al 2002, si usciva da un periodo, senatore Grillo, in cui oltre la metà delle imprese italiane del settore sono fallite; in proposito poi racconterò anche di alcune esperienze in quello che, vigente la legge elettorale maggioritaria, era il mio collegio. Una grande quantità di lavori sono stati abbandonati, su tutto il territorio nazionale, a causa dei fallimenti. Moltissimi di questi lavori, che vedevano impegnati i residui passivi – dico queste cose altrimenti non si capisce di cosa stiamo parlando – sono stati rinegoziati e riaffidati per essere completati. Molte volte era assolutamente impossibile e improponibile riaffidarli e rinegoziarli ai prezzi pattuiti in precedenza.

Vi propongo un esempio riguardante il territorio da cui provengo, a pochi chilometri da Rieti, in cui un'impresa è fallita mentre stava eseguendo un lavoro: ha messo le travi, ma non il solettone dell'impalcato, né i *guard-rail* e tutte le finiture. Come si fa a pensare che chi la sostituisce possa lavorare al 27 per cento di ribasso? Probabilmente lo farà facendosi pagare l'80 per cento in più, perché quella che rimane è la parte «magra» del lavoro, da fare con il muratore e lo stuccatore, e non la parte delle forniture, quella in cui l'impresa guadagna qualcosa. È noto, invece, che le fasi conclusive dei lavori sono quelle in cui l'impresa non guadagna, anzi ci rimette.

L'ANAS si è trovata ad affrontare una serie di situazioni tali per cui occorre fare dei distinguo rispetto ai circa 3,5 miliardi di euro a cui faceva riferimento il ministro Di Pietro. Occorre infatti fare una distinzione – credo che ciò sia possibile – e vedere che abbiamo circa un miliardo di euro sui vecchi lavori, che corrispondono al 15 per cento: non è una cifra sconvolgente.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Che però non doveva esserci, perché si tratta di residui passivi inutilizzabili.

CICOLANI (*FI*). Io mi riferisco ai residui passivi impegnati sui lavori. La cifra di 6.642 milioni di euro, la prima cifra, si riferisce a impegni per lavori che, in questi tre anni, hanno subito un incremento pari al 15 per cento, o perché quei lavori andavano ripresi e rinegoziati, o perché andavano completati, o perché c'è stata la richiesta da parte di un Comune, o perché c'è stata la chiusura di un contenzioso o per altri motivi. Stiamo parlando del 15 per cento, non di una percentuale straordinaria.

Il resto, vale a dire 4.475 milioni di euro, è oggetto di un piano straordinario che solo occasionalmente prevedeva dei progetti e che si è incrementato di circa il 50 per cento, cioè di altri 2,2-2,3 miliardi di euro. In questo caso mi riferisco, lo ripeto, al piano straordinario.

Voglio far presente, inoltre, alcune questioni riguardanti le grandi infrastrutture. Per prima cosa il piano della delibera CIPE del 21 dicembre – lo diciamo anche per fare una notazione critica – è passato da 125 miliardi di euro a 175 miliardi di euro, con un incremento del 40 per cento. Sono convinto che quando si è proceduto all'appostazione delle risorse, la cifra era relativa a progetti preliminari o a idee di progetto, così come si presupponeva si sarebbero realizzati. In un secondo momento si è entrati in rapporto con le amministrazioni locali, si è sviluppata la progettazione, si sono fatte le indagini geognostiche e tutti gli approfondimenti del caso: è del tutto normale che ci sia un incremento significativo rispetto alla previsione originaria. Vorrei dunque andare a vedere tutte le pianificazioni triennali dell'ANAS degli ultimi vent'anni, controllando la differenza tra preventivo e consuntivo.

Non mi scandalizzo, ma dico di più: se fosse vero che 4.475 milioni di euro di lavori pianificati si possono realizzare con una spesa a consuntivo di 7.000 milioni di euro, all'ANAS andrebbe data – specie se facciamo il confronto con altre realtà come quella di rete ferroviaria italiana – la palma d'oro del buon realizzatore. Basta vedere i conti dell'alta velocità: la differenza tra quanto pianificato e il consuntivo è a livelli di gran lunga più alti di questi.

Occorre dire queste cose al Paese, al fine di stabilire la verità: in questa audizione dobbiamo fare tali affermazioni, senza la volontà, – come si dice banalmente – di mandare i debiti a credito, cioè di far passare per cose buone quelle che buone non sono.

Ma ciò che è più rilevante in questa vicenda è che non è vero – anche se non so ad esempio se la lettera sia stata inviata al momento giusto – che non c'è stata attenzione da parte dell'ANAS, perché ancora oggi a fronte di 15,5 miliardi di euro – se i dati sono questi – di disponibilità da parte dell'ente, ci sono impegni – tenendo conto anche di un residuo di contenzioso messo da una parte – per 14,8 miliardi di euro.

Quindi l'ANAS non deve portare i libri in tribunale e soprattutto non è vero che ha 3,5 miliardi di euro di impegni assunti e non coperti da un punto di vista finanziario. Quindi non è assolutamente vera l'affermazione

del ministro Di Pietro, anzi è del tutto falsa, e proprio in questa audizione lo dobbiamo stabilire. Noi abbiamo un Ministro che ha visto delle carte e non le ha capite: questa è la verità. Il Ministro non ha capito di che cosa parlava – non parliamo di cose poi così complicate – e a causa di questo ha chiesto le dimissioni di galantuomini, che hanno gestito veramente bene l'ANAS. Questa è la verità che risulta dall'audizione di oggi: se intendiamo mistificare la realtà, possiamo dire quello che vogliamo ma questi sono i fatti.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, voglio fare una considerazione e poi porre una domanda al presidente Pozzi. La prima considerazione prende spunto da quanto scritto a pagina 12 del documento che ci è stato consegnato, che mi ha particolarmente colpito. Sicuramente non è nelle nostre intenzioni fare dei processi sommari o tanto meno stabilire questa sera la verità: magari fossimo nelle condizioni di arrivare già alle conclusioni.

Mi pare che la stessa relazione del presidente Pozzi segnali un problema molto rilevante, che nelle prossime settimane dovrà comunque essere affrontato. Anche il senatore Brutti ha fatto una valutazione simile a quella che sto per fare; in questo senso, senatore Cicolani, non c'è una volontà né di promuovere né di censurare né di contestare, ma soltanto di capire.

Proprio a pagina 12 della relazione consegnataci dal presidente Pozzi è scritto che, sulla base di una serie di verifiche e di accertamenti sull'andamento reale dei conti, delle spese, degli impegni, dei residui, è emerso che, nel periodo che va dal 18 dicembre 2002 al 31 dicembre 2005, vi è stato un incremento di 3.800 milioni di euro «a seguito di maggiori oneri per varianti e/o per contenziosi maturati relativi ai lavori medesimi, per maggiori costi di funzionamento di ANAS non coperti dalle assegnazioni annuali previste in legge finanziaria (...), nonché per la riattivazione di alcuni lavori che alla data del 18 dicembre 2002 si riteneva non avrebbero più generato oneri». Questa è la cosa che mi colpisce di più e della quale chiedo conto.

Mi sembra di capire che – probabilmente senza nessuna intenzione specifica o volontà di gestione non corretta – mentre procedevano i lavori, mentre si assumevano gli impegni sulla base degli andamenti e delle assegnazioni della legge finanziaria, maturava una specie di disavanzo, per così dire, dell'ordine di grandezza di 3.800 milioni di euro. Una cifra che somiglia, senatore Cicolani, in modo straordinario alla cifra di 3.325 milioni di euro di cui si è parlato.

Questa è la conferma di un problema che sussiste e che peraltro lo stesso presidente Pozzi segnala con la frase successiva in cui dice che: «anche tale situazione è stata portata all'attenzione delle autorità competenti sin dai primi mesi del 2006, non appena la società ha potuto fornire elementi di valutazione adeguati».

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). È stato fatto nel marzo 2006 – anche se la cosa, in realtà, era maturata nel triennio precedente – quando non si poteva fare diversamente, con il Governo che se ne stava andando. A quel punto è stato detto che non si poteva fare tutto quello che si era promesso.

PRESIDENTE. Le considerazioni svolte mi hanno abbastanza colpito ed in merito ad esse volevo un riscontro per accertarmi di avere ben compreso quanto è stato detto. Infatti, se questo è l'oggetto del confronto, non c'è dubbio che il meccanismo con cui le valutazioni sono state svolte, cioè *a posteriori*, molto tardi – la coincidenza con la campagna elettorale non può che essere, ovviamente, solo un caso – rappresenta comunque un problema non risolto che dovrà essere affrontato da chi si ritroverà a governare in futuro l'azienda e, in generale, dal Governo dell'Unione.

Ripeto, non intendo polemizzare su questo punto, però è un dato di assoluta novità per me che ho seguito, con un certa continuità, le questioni ANAS, finanziarie e gli investimenti. Già mi avevano sorpreso, l'ho anche dichiarato, le affermazioni del ministro Di Pietro e, devo dire la verità, in tale sede ho trovato conferma, anche se sono d'accordo con il senatore Brutti: non stiamo dicendo che sono stati spesi ed erogati soldi anche se non c'erano.

CICOLANI (*FI*). Però il Ministro ha detto questo.

VICECONTE (*FI*). Il Ministro ha detto proprio questo: ha detto una grande falsità.

PRESIDENTE. Andremo a rileggere l'esegesi del pensiero del Ministro: ha detto, in sostanza, «paghi uno prendi due». In realtà è stato fatto qualcosa e adesso si dovrà procedere coprendo un disavanzo esistente.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Oppure è necessario tagliare su cose che non sono state fatte. Sono stati avviati lavori per circa 4.000 milioni di euro, che sono poi venuti a costare 7.000, e non sono stati fatti. Adesso se ne accorgono; avranno i circa 100 milioni di euro che gli hanno dato più altri 450 circa: cosa si fa con una somma del genere?

PRESIDENTE. La seconda domanda che volevo rivolgere all'ingegner Pozzi – mi perdonerà il senatore Cicolani – riguarda le concessioni autostradali, non il caso Autostrade Abertis, che sto seguendo con molto interesse e sul quale vi è particolare attenzione. Mi sembra che rispetto ad esso si sia imboccata una strada, che condivido, di grande rigore, che avremmo sempre auspicato, anche se – ma questo fa ormai parte del passato – non ci sembra sia stato così.

Volevo rivolgerle, invece, ingegner Pozzi, una specifica domanda su una scelta fatta dall'ANAS il 26 febbraio 2006, in ordine alla proroga di due concessioni autostradali: parlo delle società Serenissima e Autocisa. Mi ha molto colpito tale scelta del consiglio di amministrazione dell'A-

NAS perché si è trattato di proroghe davvero molto ampie (siamo nell'ordine di 23 anni e di 30 anni), oltre al fatto che la normativa in vigore prevedeva la regola del subentro.

Non contesto la titolarità dell'investimento – si tratta di concessioni vive – né contesto gli investimenti da fare, anche se da senatrice appartenente al Gruppo dei Verdi lo faccio, per ragioni ambientali. Contesto, invece – e continuerò a farlo – che si potesse invocare il principio per il quale, per realizzare una tratta, si dovesse obbligatoriamente prevedere una concessione così ampia per tutta la società nel suo complesso: penso al caso dell'autostrada Serenissima e alla Val d'Astico. Non critico ovviamente il fatto che, una volta realizzata l'infrastruttura, la società abbia diritto su quella tratta, da quando l'opera entra in funzione, ad una concessione di più o meno trent'anni.

Mi ha colpito in modo particolare quanto è stato fatto, anche a fronte di direttive che dicono no a proroghe per nuovi investimenti; penso, ad esempio, alla direttiva Costa-Ciampi, vigente, ma che non mi risulta sia stata attuata, forse si è fatto ricorso ad atti di indirizzo, dei quali peraltro il Parlamento mai è stato informato. Mi ha molto sorpreso che si concedessero proroghe così lunghe, quando invece le norme vigenti mi sembrava richiedessero un altro meccanismo, secondo cui si potevano realizzare gli investimenti affidati alle concessionarie titolari, ma alla scadenza della concessione, vista l'ultima proroga assentita in base alla direttiva Costa-Ciampi, come regime transitorio, si sarebbe prevista una gara per ogni cosa, sia per gli investimenti già fatti, quindi debiti, sia per gli investimenti futuri.

Mi ha colpito, quindi, che nei due casi specifici che ho richiamato si sia proceduto, da parte dell'ANAS, ad assentire invece a lunghe proroghe per nuovi investimenti di cui non contesto, ripeto, la titolarità perché so che sono concessioni vive: critico invece un'interpretazione normativa che consente di concedere proroghe per nuovi investimenti, cosa che, in base alla normativa vigente, mi sembrava non sia più ammissibile.

MARTINAT (AN). Credo che l'odierna audizione dell'ingegner Pozzi ci abbia messo a disposizione una documentazione assai interessante. Dobbiamo ringraziare l'ANAS, la sua dirigenza, il suo consiglio di amministrazione per quanto fatto in questi anni, anche in relazione a responsabilità magari del passato Governo di avere avuto al suo interno qualche problema, sul piano dei finanziamenti e della linearità politica. Da questo punto di vista credo sia abbastanza evidente a tutti lo scontro che c'è stato negli anni precedenti tra il Ministero dell'economia e il Ministero delle infrastrutture.

Come accennava il senatore Cicolani, nonostante questa situazione, l'ANAS si è trovata a raddoppiare il proprio fatturato. Certamente risultano definiti disavanzi, ma parliamo dell'ordine del 20 per cento, che è una cifra più che ragionevole; calcolando, infatti, lo sviluppo dei lavori, dal momento della progettazione, all'appalto, all'esecuzione dell'opera stessa, ritengo che i conti siano abbastanza semplici.



Nel ragionare sul sistema autostradale, non si può tralasciare che il precedente piano quinquennale di Autostrade S.p.A. è stato predisposto da un vecchio presidente dell'ANAS, il dottor Giuseppe D'Angiolino, con un Governo di centro-sinistra, che aveva dimenticato i piani quinquennali e allora dava i soldi e i lavori venivano realizzati successivamente. Il nostro Governo, con l'attuale ANAS, ha modificato il sistema: le somme relative agli aumenti vengono date l'anno successivo a quello in cui vengono realizzati le opere e gli investimenti.

Su questo si è andati avanti per anni: credo perciò che il senatore Brutti lo abbia dimenticato, ripetendo in questa sede ciò che diceva quando era all'opposizione, senza ricordare però che era tra le fila della maggioranza quando fu commesso questo errore clamoroso.

VICECONTE (FI). Signor Presidente, mi limiterò ad un intervento molto breve e sintetico, senza inoltrarmi negli artifici tecnici a cui i colleghi Brutti e Cicolani, più preparati e competenti di me, hanno fatto ricorso. Vorrei svolgere una valutazione politica e soffermarmi, in particolare, sul motivo per cui abbiamo richiesto l'audizione del presidente dell'ANAS: la dichiarazione del ministro Di Pietro, di qualche giorno fa, in cui dipingeva la situazione catastrofica e di *mala gestio* dell'ANAS, da parte di persone da giudicare incompetenti oppure di grande superficialità.

A questo proposito vorrei sottolineare un dato politico fondamentale e sostanziale che ha caratterizzato anche la mia attività nel precedente Governo, quando non mi occupavo dell'ANAS, ma ricoprivo la carica di Sottosegretario per le infrastrutture. Da un punto di vista politico, ho seguito l'azione che il nuovo *management* dell'ANAS ha realizzato sul territorio in questi ultimi anni. Tale *management* ha promosso un grande rilancio dell'immagine dell'ANAS sul territorio nazionale, che ho personalmente percepito in tutte le situazioni in cui tale ente si è confrontato sul territorio con gli enti locali, in particolare con le Province e i Comuni.

Vorrei altresì fornire un dato fondamentale al senatore Brutti, al di là di tutte le valutazioni da lui espresse e motivate sul piano tecnico, relative a cifre che fanno profondamente riflettere, visto che lo scopo principale dell'ANAS è proprio quello di costruire strade ed infrastrutture nel nostro territorio: la realizzazione di 15 miliardi di euro di opere, l'apertura di 952 chilometri di strade, 271 lavori realizzati da questo *management*, a fronte di una stagnazione che ha caratterizzato la storia di tale ente negli ultimi 10-15 anni. Questo è un dato fondamentale di cui si dovrebbe tener conto al di là delle motivazioni tecniche legate anche ad un periodo difficile che l'ANAS ha attraversato per una serie di eventi, anche burrascosi, connessi ai processi di trasformazione. Non va assolutamente dimenticato che l'ANAS, negli ultimi 4-5 anni, ha realizzato sul territorio nazionale e nelle Regioni azioni concrete, che hanno prodotti risultati concreti.

Quanto il ministro Di Pietro, in maniera capziosa, ha affermato in Commissione, lasciando quasi intendere che l'ANAS andava commissariata perché molte situazioni non andavano bene, credo sia assolutamente da rifiutare. Questo è il dato politico fondamentale che intendevo sottoli-

neare e per il quale abbiamo richiesto l'audizione del presidente dell'ANAS.

GRILLO (*FI*). Vorrei esprimere il mio ringraziamento al Presidente e alla Commissione per questa audizione che, a parere mio, è stata assai utile poiché ha chiarito molti aspetti dei problemi posti a seguito dell'audizione del Ministro delle infrastrutture. I colleghi Cicolani e Viceconte hanno già espresso il loro giudizio positivo in ordine alla gestione dell'ANAS. Anch'io intendo ribadire quanto già ho sostenuto nel corso degli ultimi anni, ossia il mio sincero apprezzamento per il lavoro svolto dal presidente Pozzi e dal consiglio d'amministrazione dell'ANAS in anni molto difficili. Quanto affermato dal senatore Brutti per motivare le sue critiche, noi lo sosteniamo invece per esprimere la validità di una gestione.

In questi anni l'ANAS si è trovata ad operare, prima, in veste di ente pubblico; è stata, quindi, trasformata in società per azioni, ed infine sono state formulate diverse ipotesi di missione. Dobbiamo riconoscere agli amministratori una grande elasticità di adattamento della loro capacità di gestione a fronte di un continuo mutamento. Non intendo recuperare nessuna delle polemiche tra il Ministero dell'economia e il Ministero delle infrastrutture di cui, nei mesi e negli anni passati, i giornali si sono occupati ampiamente.

Ciò premesso, voglio ricordare anch'io che l'audizione odierna, per la parte relativa ai fatti finanziari e all'equilibrio finanziario dell'ANAS, nasce dal fatto che il ministro Di Pietro ha parlato espressamente di una condizione di dissesto di tale ente, di un «buco» da lui quantificato in oltre 3,5 miliardi di euro, di opere appaltate senza fondi e di risorse distolte, tali da giustificare la necessità di portare i libri contabili in tribunale.

Di fronte a dichiarazioni di tale entità da parte di un Ministro, era opportuno audire il presidente dell'ANAS. Proverò a spiegarmi facendo appello alla mia esperienza di ragioniere, di una persona che ritiene di sapere come si redigono i bilanci. L'onestà dell'ingegner Pozzi è dimostrata dal fatto di avere presentato una relazione in cui ha dimostrato come stanno i fatti. Noi apprezziamo l'ingegner Pozzi e gli amministratori dell'ANAS e sosteniamo che in questi ultimi cinque anni hanno operato molto bene, mentre i colleghi dell'allora opposizione sono vincolati e condizionati dalle critiche che allora muovevano all'ANAS.

Intendo ribadire che quanto affermato dal ministro Di Pietro in termini perentori non è veritiero. Siamo di fronte ad una vicenda che va interpretata in modo dinamico; se vogliamo entrare nello specifico non dei miliardi di euro, ma dei pochi milioni, dovremmo integrare tale relazione e chiedere ulteriori elementi all'ANAS.

Per quanto riguarda il dato relativo ai 3,8 miliardi di euro, che ha colpito e impressionato il nostro Presidente, nella relazione, a pagina 12, si fa riferimento ad «un incremento di 3,8 miliardi di euro a seguito di maggiori oneri per varianti e/o per contenziosi maturati relativi ai lavori medesimi, per maggiori costi di funzionamento» e poi di riattivazione di alcuni lavori. Cerchiamo allora di entrare nello specifico: questi 3,8 miliardi

di euro si riferiscono a cinque tipologie di nuovi costi; di questi, la riattivazione di alcuni lavori rappresenta l'elemento centrale e il cuore della polemica su cui Di Pietro ha costruito un grattacielo di accuse inesistente. È noto che si parla di un miliardo di euro.

Dunque il nostro problema diventa molto più circoscritto se l'ANAS conferma che ci troviamo di fronte a un miliardo di euro. Il problema è derivato, allora, non dalla volontà di qualcuno che ha distolto risorse o ha appaltato lavori non potendolo fare, ma da un mero problema di contabilità industriale interna: l'ANAS, nel passaggio della forma giuridica da ente pubblico a società per azioni, probabilmente doveva organizzarsi in modo migliore.

Dati tutti gli attestati di capacità e benemerita riconosciuti all'ANAS, mi chiedo allora quale sia il cuore del problema. La presidente Donati è preoccupata perché, a suo dire, anche da questa lettura emerge un ammanco pari a 3,8 miliardi di euro. In realtà le cose non stanno così, perché se i cantieri che si ritenevano «dormienti» o conclusi sono riaparsi e pesano sul nuovo bilancio dell'ANAS, per una cifra pari ad un miliardo, allora è proprio di un miliardo di euro che stiamo discutendo. Il motivo di contesa è dunque rappresentato da un miliardo di euro dei 4.475 milioni di euro di residui propri.

PRESIDENTE. Allora come considerare le perizie di variante compiute, a seguito delle quali occorre effettuare un pagamento?

GRILLO (FI). Per spiegarmi farò di nuovo ricorso alla mia professionalità di ragioniere. Ci troviamo in presenza di aumenti di costi non previsti, alcuni dei quali sono identificati.

Non entro nel merito delle motivazioni per cui si fanno le perizie di variante: esse vengono compiute e ne prendo atto. Quanto ai maggiori costi nella gestione dell'ANAS, potremo chiedere delucidazioni all'ingegner Pozzi: sono certo che egli è in grado di documentare in qualsiasi momento quali siano i maggiori costi di funzionamento dell'ANAS, così come credo che sia in grado di dirci dove si originano i contenziosi maturati relativi ai lavori.

Residua poi una voce ulteriore.

BRUTTI Paolo (Ulivo). Cerchiamo di capirci, senatore Grillo: mentre si varava il piano delle nuove opere – approvato poi nel 2005 – non si è proceduto poi alla loro realizzazione. Nel frattempo poi sono maturati costi ulteriori pari ad altri 2,7-2,8 miliardi, per perizie di variante, e inoltre si è dovuto spendere un altro miliardo per le opere che si credevano ferme e che invece sono andate avanti. Per attuare il contratto di programma dunque, senatore Grillo, invece di avere a disposizione la cifra di 4.475 milioni di euro, si sono resi conto di avere solo 800 milioni di euro.

GRILLO (FI). Non è così: questa è una lettura faziosa.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). È così: tanto che non è stata realizzata neanche un'opera del contratto di programma. Non ne è cominciata neanche una.

GRILLO (*FI*). Il contratto di programma è come il DPEF, come l'accordo che ha fatto il Ministero con tutte le Regioni: si sono inserite tante opere, alcune delle quali sono state avviate e altre no.

Le mie osservazioni sono animate dalle stesse motivazioni che sostengono i ragionamenti dei colleghi. Al di là del rispetto e della stima reciproca tra colleghi, vorrei arrivare a capire fino in fondo quali sono i punti di contrasto e se essi si basano su elementi reali o su interpretazioni non coerenti.

Voglio aggiungere dunque che il bilancio di un'azienda non può essere visto in modo statico, ma sempre in modo dinamico: il bilancio di qualsiasi azienda è comunque sempre soggetto ad interpretazioni, perché nei bilanci della società ci sono sempre appostazioni frutto di valutazioni discrezionali. Questo è il motivo per cui i magistrati di Mani pulite hanno infierito contestando così spesso il reato di falso in bilancio: esso è una sorta di astrazione, perché tutte le società italiane compiono, per così dire, falsi in bilancio.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Il bilancio dell'ANAS ha una perdita di 450 milioni di euro: questo non c'entra nulla con quanto sta dicendo, senatore Grillo.

GRILLO (*FI*). La relazione del presidente Pozzi ci informa, a pagina 10, che la somma globale delle risorse destinate a lavori non ancora impegnati, individuati nel 2002, era di 4.475 milioni di euro.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Tale cifra non è in bilancio: è una stima, una valutazione.

GRILLO (*FI*). Dopodiché l'ANAS, per porsi al riparo da successive critiche, ha fatto compiere la valutazione di questa cifra, che ha chiamato «Fondo per lavori», ad una società di certificazione, la ITALREVI.

Questa società ha confermato l'esistenza dei fondi ed anche il fatto che c'era un grado di incertezza rilevante in ordine all'esistenza o meno di alcune posizioni. Cito testualmente la relazione del presidente Pozzi: «in ogni caso l'ammontare di tali posizioni era stato considerato compatibile con le future economie che si sarebbero rese disponibili all'esito dell'affidamento dei lavori (a seguito dei ribassi d'asta)». Anche gli auspicabili ribassi d'asta possono dunque avere la loro incidenza.

Dopodiché hanno preso coscienza di tali situazioni tanto il collegio sindacale, quanto il magistrato della Corte dei conti; anche il Ministro vigilante ne è stato messo al corrente. Quindi formalmente non si può rimproverare nulla all'ANAS: è stato fatto tutto ciò che si doveva fare. A pro-

posito di questo fondo, però, ci troviamo di fronte ad una valutazione discrezionale, pur con la certificazione della società di revisione.

Poi si tratta di vedere se – visto che la valutazione attiene a lavori che non sono mai iniziati – la normativa esistente obbligava l'ANAS ad inviare una lettera al soggetto beneficiario per certificare che determinati lavori non sarebbero mai stati avviati.

Perdonate se mi dilungo, ma sto cercando di spiegare perché, a mio modo di vedere, la linea argomentativa dell'ANAS è difendibile e, viceversa, la linea del ministro Di Pietro sia del tutto errata.

Dunque l'ANAS ha iniziato ad elaborare il contratto di programma convinta di avere a disposizione 4.475 milioni. Hanno iniziato nel 2003 e lo hanno sottoscritto nel 2005.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Quando lo hanno sottoscritto sapevano già che la cifra a disposizione non era più di 4.475 milioni di euro, ma era diminuita a 700 milioni: nonostante ciò, hanno dichiarato di avere quella cifra.

GRILLO (*FI*). Non è così: questa è una tesi da pubblica accusa.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Non c'entra niente il diritto penale o il falso in bilancio. Il fatto è che è stato elaborato un programma senza avere soldi da spendere: infatti non lo stanno eseguendo e non lo eseguiremo neanche noi, perché i soldi non ci sono.

Questa non vuole essere un'accusa di natura penale: il ministro Di Pietro ha fatto l'errore di trasformare queste valutazioni in un'accusa da portare in tribunale, ma le valutazioni politiche erano corrette. Infatti è stato detto che c'erano delle risorse, che invece non c'erano. Se si fosse fermato a questo tipo di accusa, non sarebbe sorto alcun problema e il Ministro, senza dubbio alcuno, avrebbe avuto ragione.

GRILLO (*FI*). Senatore Brutti, ciò che contesto della sua ricostruzione – che per questo non mi pare accettabile – è la convinzione secondo cui, dal 2002 al 2005, ci sarebbe stata la chiara percezione della mancanza di 3,8 miliardi di euro. Ciò non è e non può essere vero.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Ma come? Se effettuavano i pagamenti.

GRILLO (*FI*). Tale mancanza è scaturita dal maturare dei contenziosi, che certo non nascono in pochi giorni.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Riguardavano fatti degli anni precedenti.

GRILLO (*FI*). Nascono da anni di lavoro e non tutti in un giorno. L'aumento dei costi di funzionamento dell'ANAS non è certo un evento giornaliero.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Questa è un'altra questione. Visto che il Governo non trasferiva le risorse necessarie, l'ANAS ha contratto dei debiti. Toccando questi argomenti, però, la discussione è andata troppo nel dettaglio.

GRILLO (*FI*). Bisogna andare nel dettaglio, altrimenti si rischia di non capire.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Visto che l'ANAS costa 750 milioni di euro l'anno, se le risorse necessarie non gli vengono trasferite, o gliene vengono assegnate solo la metà, è ovvio che poi si crea un *deficit*.

È stato consentito all'ANAS di ripianare i bilanci, facendovi fronte con l'istituzione di un apposito fondo finanziato – dal momento che nessuno forniva quelle somme – con i soldi dei residui passivi: i residui passivi vengono usati per quello e quelle sono spese vere, ci sono in cassa i riscontri. Per il piano, invece, non vi sono riscontri di cassa; gli amministratori dell'ANAS continuavano a scrivere di disporre di 4,5 miliardi di euro per l'attuazione del piano, quando invece si sapeva che non vi erano più quei soldi. Questo è vero; posso poi accusare l'ingegner Pozzi di essere stato un agente della Casa delle libertà quando ha agito in tal modo, perché ha fatto un grandissimo piacere al Ministro, consentendogli di «fare le nozze con i fichi secchi»; questo, però, non è certo un reato.

GRILLO (*FI*). Secondo la mia opinione, la relazione svolta dall'ingegner Pozzi è una relazione di verità, non per il fatto che utilizza un approccio critico, ma perché ricostruisce onestamente quanto è accaduto e che è necessario leggere in una visione dinamica, dal momento che le somme di 4,6 e 3,8 miliardi non compaiono certo in un giorno.

Il contratto di programma è un'altra cosa rispetto agli impegni contrattualizzati da ANAS. L'ingegner Pozzi afferma una cosa molto seria, con una schiettezza che gli fa onore: l'ANAS ha contrattualizzato 15 miliardi perché questa era la somma messa a disposizione dallo Stato.

Quanto al resto, potremmo forse dire all'ingegner Pozzi di essere stato troppo audace nell'impegnarsi politicamente con la sottoscrizione di un contratto di programma, la cui tenuta era in gran parte condizionata al fatto che non risorgessero, in qualche parte del territorio, vecchi cantieri. Questi, considerati già «defunti», riprendevano invece la loro attività senza che ce se ne potesse accorgere, per mancata segnalazione da parte degli uffici periferici.

Non affermo ciò per la benevolenza e la stima che nutro nei confronti degli amministratori dell'ANAS, ma perché stiamo parlando di un ente importante, che conta 12.000 persone: una struttura complessa, dunque, che si trova in una fase particolare. A mio modo di vedere, non è possibile fare un processo sulla base di un elemento che non è statico, ma dinamico e che in questa luce va letto.

L'ANAS non si è compromessa con la sottoscrizione di un contratto di programma nel quale era prevista la realizzazione di opere per 19 mi-

liardi di euro quando, alla prova dei fatti, si è visto che, se si dovessero spendere oggi, quei soldi non ci sarebbero. L'ingegner Pozzi, però, potrebbe sempre tentare di ricorrere a dei ribassi d'asta o a delle economie di gestione. Una società, infatti, non può essere giudicata su queste basi: la vita dell'ANAS non è una fotografia, è un film.

Il fatto sicuramente esiste, ma non può pregiudicare o modificare il giudizio positivo che noi diamo sulla gestione dell'ANAS di questi anni perché, ripeto, non è assolutamente corrispondente al vero quanto ha detto il Ministro, come non lo sono le accuse che, riportate dalla stampa, che hanno dato l'immagine dell'ANAS come di un ente dissestato.

Non è così e mi dispiace che tutto questo sia accaduto. Sono grato all'ingegner Pozzi che, con la sua relazione, ha chiarito in maniera completa e definitiva la situazione .

PRESIDENTE. Ho ritenuto in questa occasione di dare spazio ai vari interventi, perché ormai il nostro è un dibattito per appassionati e competenti.

BONADONNA (RC-SE). Mi pare che sia indubbiamente da apprezzare l'esposizione dell'ingegner Pozzi, per la quantità e la qualità di informazioni che la sua relazione ci fornisce.

Dal momento che non ci troviamo in una sede in cui celebrare processi o distribuire torti o ragioni e, d'altra parte, io stesso non ho né i titoli professionali, né la veste per procedere a verifiche tecniche di gestione e di bilancio, intendo svolgere due brevi considerazioni.

Innanzitutto, credo che nello sviluppare questa riflessione su una grande azienda come l'ANAS, non possiamo considerarne il bilancio come un'opinione, perché la vita dell'ANAS sarà pure un film e non una fotografia istantanea, non sarà una cosa che può essere fissata, come dire, in termini assolutamente rigidi e puntuali, però, oggettivamente, lo sforzo espositivo compiuto fornisce degli interessanti elementi informativi, peraltro calendarizzati. Tali informazioni risultano in qualche modo incrociate con la stranezza di un Governo che, nell'arco di cinque anni, modifica tre volte la natura sociale di una società, in una specie di corsa o di gara di salto in alto in cui, ogni tanto, si cambia l'asticella o in una sorta di corsa a ostacoli in cui si modifica, ogni tanto, la distanza tra un ostacolo e l'altro. L'ANAS potrebbe dire di essersi trovata di fronte a queste scelte, ma la domanda da fare è perché sono state fatte.

A questa si collega una seconda considerazione. Mi sembra utile per il Paese cercare di capire se, nel corso di questo quinquennio, l'ANAS abbia dovuto, da una parte, rispondere alla sua missione (costruire, realizzare, gestire rapporti con le concessionarie), anche attraverso continui cambiamenti di natura, consistenza e perfino di ragione sociale e, contemporaneamente, dall'altra parte, servire per quella elasticità o quella flessibilità di finanza creativa che doveva far quadrare i bilanci, anche rispetto ai vincoli di Maastricht e alla Comunità europea.

È evidente comunque che ad un'azienda che ha una finalità produttiva industriale non si può chiedere di svolgere un'altra missione perchè svolgere due missioni può, oggettivamente, determinare una condizione di gestione di bilancio quale quella emersa in modo evidente e trasparente.

La questione, però, non è la trasparenza dell'esposizione; il problema è l'oggettiva opacità della costruzione delle motivazioni a monte, che determina una situazione di questo genere. Si tratta di una questione politica. Se vi fossero altre problematiche che dovessero riguardare la Corte dei conti – e mi pare che vi siano anche dei riferimenti espliciti nella relazione – o l'autorità giudiziaria, le verificheremmo subito.

Allo stato attuale, secondo me, è necessario comprendere – e non tanto per giudicare il passato, perché mi pare che un giudizio sia stato espresso, ma per orientare l'azione e la gestione del futuro – quale sia la strada perché questa ambiguità e questa duplicità di funzioni sia eliminata. Mi auguro infatti che non si determini nei prossimi cinque anni la situazione che ha visto i ministri Tremonti, da una parte, e Lunardi, dall'altra, giocare con l'ANAS a scapito e a danno di tale ente e del Paese.

*POZZI.* In questo dibattito ho ascoltato considerazioni molto stimolanti e apprezzabili. L'intera questione è riconducibile a due grandi temi, e mi sembra che in merito tutti i senatori, compresa la Presidente, si siano pronunciati.

Senatore Bonadonna, lei giustamente ha affermato che entrerà nel merito della questione se e quando vi sarà un accertamento da parte della Corte dei conti e della procura della Repubblica. A titolo informativo vorrei precisare che anche oggi i nostri avvocati, il dottor Ripamonti e il dottor Guidi, si sono recati in procura per presentare la documentazione richiesta; ad oggi, comunque, non vi è alcuna iscrizione nel registro degli indagati. Penso che tale premessa sia importante.

Ho accettato questo invito in Commissione non per scagionarmi dalle accuse, ma per chiarire, in maniera trasparente, il comportamento dell'ANAS. Quanto a lei, Senatore Brutti, occorre innanzi tutto chiarire se si tratta di un problema gestionale dell'ANAS, che può essere anche oggetto di critica dalla quale, tuttavia, mi permetto di difendermi. A tale proposito, voglio ricordare quanto accennato dai senatori Grillo e Viceconte, ossia la trasformazione radicale che l'ANAS ha subito.

L'ANAS ha ottant'anni di storia; è stata un'azienda di Stato e una direzione generale: fino a dieci anni fa, un Ministro ne era presidente. Vi è stata quindi una mentalità stratificata nei suoi dirigenti, alcuni dei quali ancora oggi occupano posizioni importanti nell'ANAS, anche a livello di direttori. Fino a pochi mesi fa, abbiamo avuto un direttore generale che rappresentava la massima espressione dell'antica e sana storia dell'ANAS, che non era ancora una società per azioni. L'ANAS, ripeto, era una direzione generale del Ministero delle infrastrutture, con un proprio bilancio (un bilancio finanziario classico della contabilità dello Stato), poi si è trasformata in ente, ha vissuto una serie di grandi problemi. La trasformazione in società per azioni è tuttora una trasformazione *in fieri*,



un cambiamento di mentalità e di cultura aziendale che l'ente non ha ancora acquisito al 100 per cento.

Ciò che lei sostiene, senatore Brutti, è vero: dei soldi sono stati spesi e non ce ne siamo accorti. In parte è vero, lo ammetto. Ce ne siamo resi conti con un'attenta verifica dell'inizio del 2006, grazie all'intervento dell'ingegner Artusi, che è con noi dal novembre del 2005. Abbiamo svolto una verifica perché qualcosa cominciava a stridere. Dell'importo previsto nell'ambito del contratto di programma, 9 miliardi, la maggior parte è coperta, tant'è vero che è già in corso, è stato progettato e anche varato. Una parte di questo contratto era prevista con un utilizzo di questi residui. L'accertamento è stato fatto da poco, è vero, ma l'abbiamo fatto tempestivamente: le cifre di cui a pagina 12 della mia relazione prevedono 14,8 miliardi di euro contrattualizzati e non più comprimibili, quindi sono chiaramente definiti, e 15,5 miliardi di risorse riconosciute dallo Stato. Quindi vi sono ancora 0,7 miliardi di totale copertura e non si può parlare di dissesto.

L'ANAS ha un patrimonio netto di 3,8 miliardi e un indebitamento di 0,8 miliardi: siamo pertanto assolutamente trasparenti e certificabili, e infatti siamo stati certificati il 7 luglio scorso, mentre l'audizione del Ministro, se non sbaglio, ha avuto luogo alla fine di giugno. La società di certificazione, che aveva già preparato la certificazione stessa, l'ha bloccata per procedere ad altre verifiche. Ma poi l'ha confermata e l'ha rilasciata il 7 luglio.

Pertanto è possibile muovere una censura all'azienda, e la accetto in tutta onestà. C'è una trasformazione in atto, stiamo migliorando, abbiamo varato il SAP, ma non è ancora a regime; l'azienda si sta sviluppando velocemente e con altrettanta rapidità raggiungerà i suoi traguardi, anche se, ripeto, non è ancora a regime. Si può muovere quindi questo tipo di critica. Tutt'altra cosa però è sostenere che l'ANAS si trovi in una situazione di dissesto o in crisi di liquidità, avendo appaltato due lavori con lo stesso importo. Mi sembra infatti che anche questo sia stato detto.

Con la mia relazione spero veramente di avere apportato un chiarimento, sia per l'azienda che rappresento, sia per la mia personale professionalità: ho quasi 57 anni e mi auguro di poter continuare a lavorare con il riconoscimento che penso di essermi guadagnato in quattro anni e mezzo di lotte continue. Qualcuno ha paragonato l'ANAS al Vietnam, a causa delle continue imboscate e dei trabocchetti, e ha affermato che è come stare in mezzo al Mekong: davanti a te ci sono i vietnamiti, cui cerchi di sparare addosso, ma devi guardarti anche dal fuoco amico.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Signor Presidente, vorrei porre un interrogativo: il nuovo direttore dell'ANAS, l'ingegner Artusi, che è qui presente ed è seduto accanto all'ingegner Pozzi, ha consentito di scoprire in quali condizioni versano i conti dell'azienda. Mi pare però che il direttore sia arrivato in azienda solo nel novembre di quest'anno: mi sembra legittimo chiedersi che cosa facesse il precedente direttore. A novembre, infatti, i problemi erano già abbondantemente sorti. È piuttosto strano il fatto che

appena arrivato un nuovo direttore si scoprono subito gli «scricchiolii» contabili.

*POZZI.* Fino a domani, giorno delle mie dimissioni, dell'azienda rispondo io. La responsabilità è mia, senatore Brutti, e me ne faccio pienamente carico.

Relativamente a quanto chiedeva la presidente Donati, penso di avere fornito risposte esaurienti e, per quanto concerne la questione delle concessioni, mi sono permesso di preparare un testo scritto che consegno.

*PRESIDENTE.* La ringrazio presidente Pozzi. Provvederò a trasmettere il testo che mi consegna a tutti i membri della Commissione.

*POZZI.* Ho cercato di rispondere a tutte le domande poste. Non mi rimane che dire che il bilancio dell'ANAS è trasparente e certificato: la società non ha alcun ammanco. Rivendico con orgoglio l'appartenenza a questa grande azienda che domani lascerò.

Senatore Martinat, non voglio rivolgere accuse al passato: sarebbe sbagliato. Il dottor D'Angiolino è stato anche lui un grande presidente dell'ANAS. Egli ha guidato l'azienda in un altro momento storico: ogni momento deve essere «fotografato» con attenzione. La vita di un'azienda si svolge come un film, dal primo all'ultimo fotogramma, ed ogni sequenza si svolge all'interno di una data ambientazione e di un dato contesto, che bisogna comprendere.

Il film della mia presidenza, quello di cui oggi si è discusso, credo sia stato molto importante per il Paese: abbiamo fatto molto, avremmo potuto fare di più senz'altro e i miei successori potranno fare ancora meglio perché lascio loro un'azienda senz'altro migliorata. Ho vissuto questa esperienza, però, in un contesto molto difficile: come è stato detto prima, il continuo conflitto tra i due Ministeri di riferimento – quello delle infrastrutture e quello dell'economia – ha causato gravi problemi all'azienda.

Senatore Brutti, quando volutamente ho sottolineato che il contratto di programma 2003-2005 è stato partorito solamente nell'agosto del 2005, l'ho fatto per un motivo ben preciso. Con un decreto ministeriale dell'agosto del 2003, infatti, qualsiasi erogazione a favore dell'ANAS da parte del Ministero dell'economia era stata subordinata alla sottoscrizione del contratto di programma. Noi siamo stati tre anni con l'acqua alla gola, continuamente in apnea. Il Governo precedente ha dovuto addirittura ricorrere a decreti-legge per pagarci, per concederci degli acconti, per permettere di indebitarci. Avrei voluto cartolarizzare dei crediti importanti che avevamo e che abbiamo ancora, ma ci è stata vietata anche tale operazione.

Questa è la condizione in cui abbiamo gestito l'ANAS e, nonostante tale condizione, permettetemi di dire che abbiamo raggiunto dei risultati importanti.

PRESIDENTE. Credo che da questa audizione abbiamo tratto tutti degli spunti interessanti per proseguire nell'indagine conoscitiva.

Voglio ribadire il nostro ringraziamento al presidente Pozzi per essere venuto nella nostra Commissione alla vigilia di un appuntamento importante tanto per lui quanto per l'ANAS.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 24,05.*

