



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 3

*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

18<sup>a</sup> seduta (pomeridiana): martedì 19 settembre 2006

Presidenza della presidente DONATI

## I N D I C E

**Audizione di rappresentanti sindacali di FILT CGIL, FIT CISL, UIL ANAS, UGL, SADA FAST  
CONFSAL e SNALA CISAL**

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 24	<i>SALVINO</i> . . . . .	Pag. 3, 15, 17 e <i>passim</i>
* MARTINAT (AN) . . . . .	14, 15, 16 e <i>passim</i>	<i>MARTELLI</i> . . . . .	6, 17
BRUTTI Paolo ( <i>Ulivo</i> ) . . . . .	15, 16, 17 e <i>passim</i>	<i>MASELLI</i> . . . . .	8, 22
GRILLO ( <i>FI</i> ) . . . . .	18, 20	* <i>ILARIO</i> . . . . .	10
		<i>CLAUDIANI</i> . . . . .	11
		<i>APOSTOLICO</i> . . . . .	12
		<i>MOLINO</i> . . . . .	13
		<i>FANELLI</i> . . . . .	23

---

*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-Partito repubblicano italiano-Indipendenti-Movimento per l'Autonomia: DC-PRI-IND-MPA; 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 Democratici cristiani 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 Roberto Martelli e Nadia Fanelli per la FILT CGIL; Claudio Claudiani, Michele Salvino e Antonio Lulli per la FIT CISL; Renato Maselli per la UIL ANAS; Cristina Ricci, Roberto Panella, Enzo Ilario e Eleonora Coccia per la UGL; Nicola Apostolico per la SADA FAST CONFSAL; Roberto Molino e Antonio Stizzi per la SNALA CISAL.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,25.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione di rappresentanti sindacali di FILT CGIL, FIT CISL, UIL ANAS, UGL, SADA FAST CONFSAL e SNALA CISAL**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione dell'ANAS e sullo stato delle concessioni autostradali in Italia, sospesa nella seduta del 26 luglio 2006.

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

Oggi è prevista l'audizione di rappresentanti sindacali di FILT CGIL, FIT CISL, UIL ANAS, UGL, SADA FAST CONFSAL e SNALA CISAL.

Vorrei premettere che la Commissione lavori pubblici ha avviato l'indagine conoscitiva sulla situazione dell'ANAS e sullo stato delle concessioni autostradali, allo scopo di approfondire il quadro della situazione ed eventualmente di indicare le misure o gli atti normativi più opportuni. Non appena si è insediata la Commissione, l'indagine è stata immediatamente deliberata d'intesa tra maggioranza e opposizione, soprattutto a seguito del rilevamento di alcune situazioni di particolare criticità, denunciate pubblicamente dal ministro Di Pietro, relative alla situazione finanziaria dell'ANAS.

Pertanto, vorremmo conoscere l'opinione dei rappresentanti sindacali qui presenti sulla situazione economico-finanziaria e gestionale dell'ANAS, sulla sua azione, in quanto concedente, nei confronti dello Stato e sulle diverse concessioni autostradali.

*SALVINO.* Signora Presidente, onorevoli senatori, sono Michele Salvino, segretario nazionale della FIT-CISL ANAS.

Premetto che ho intenzione di consegnarvi un documento, redatto dai sindacati FILT-CGIL, FIT CISL e UIL ANAS, che espone la nostra posizione in maniera più articolata.

Cosa è successo con il Governo precedente? Innanzitutto, l'ANAS è stata usata come un taxi: molte delle grandi opere prospettate dal precedente Governo, seppur positive nella sostanza, non sono state né iniziate né concluse. Vi faccio solo l'esempio della Salerno-Reggio Calabria, visto che è uno dei casi più noti: i *general contractor* (l'ANAS peraltro è stata la prima azienda a utilizzare tale sistema), nell'evidenziare talune difficoltà, hanno dichiarato che la Salerno-Reggio Calabria non sarebbe stata finita perché i lotti erano troppo piccoli. A partire dalla CMC, l'Impregiro e, successivamente, l'Astaldi, i *general contractor* hanno praticamente assegnato lotti molto più piccoli alle imprese prime sub-concessionarie. Si può osservare, ad esempio, come su un totale di lavoro, pari a 1.400 miliardi, ottenuto dalla CMC, la stessa ha conferito, attraverso una mediazione finanziaria, 25 subappalti.

Il Governo e i membri di questa Commissione dovrebbero in primo luogo riflettere sullo stesso istituto del *general contractor*: o questa figura viene modellata su quella di tipo anglosassone e pertanto, quando il *general contractor* ottiene il lavoro, è anche imprenditore e non semplicemente mediatore finanziario, oppure rischiamo che, alla fine, i lavori della Salerno-Reggio Calabria si realizzino con il 50 per cento di ribasso già col primo subappaltatore. Diventa quindi difficile, secondo noi, completare l'opera. Questi sono i problemi reali dell'ANAS.

Inoltre, vi è stato un peggioramento sul versante della manutenzione della rete stradale. L'impegno trainante è divenuto la realizzazione delle grandi opere, mentre la manutenzione della rete attuale è stata considerata, un obiettivo residuale. Sono stati spesi per la manutenzione e per la sicurezza il 50 per cento degli investimenti. Quando il ministro Bianchi parla di incidentalità, dovrebbe sapere dove avvengono gli incidenti. Mi pare che questo sia uno degli aspetti più interessanti su cui bisogna riflettere: non intervenire sulla manutenzione significa non intervenire sull'incidentalità e quindi sulla sicurezza degli utenti rispetto alla strada, dal momento che le autostrade sono considerate le strade più sicure. Per tale motivo, è necessario tornare ad investire maggiori risorse nella manutenzione.

Occorre, poi, recuperare il progetto volto alla realizzazione di una rete stradale nazionale. Alcuni anni fa era stata concepita l'idea di una rete stradale nazionale, ma era stata delimitata al Sud. Dobbiamo quindi riflettere sulla possibilità di una rete stradale nazionale che sia veramente nazionale e in interconnessione con le autostrade, altrimenti, come rivelano i dati dell'ISTAT, l'80 per cento del traffico nazionale continuerà a concentrarsi sul 2 per cento delle strade, il che significa soltanto sulle autostrade e su qualche pezzo di rete nazionale. Nasce quindi l'esigenza di interconnettere una rete nazionale «vera» (e le Regioni dovrebbero essere pronte a conferire all'ANAS tale gestione) con le autostrade.

Il *core business* dell'ANAS è, appunto, la manutenzione e l'alta sorveglianza sulle concessionarie. Vi sono diverse linee di pensiero rispetto alle concessionarie. Accogliamo con favore l'idea di un'*Authority* dei trasporti che regoli il sistema – peraltro com'è scritto nei programmi di Governo – ma vediamo con altrettanto favore l'idea che vi sia una struttura

operativa che si occupi dell'aspetto gestionale, perché in materia di rete autostradale non ci si ferma ai piani finanziari, è necessario anche sorvegliare i lavori. Poiché nessuna *Authority* potrà mai sorvegliare i lavori, vi deve essere una struttura operativa (che non può che essere l'ANAS) che sorvegli le concessionarie. È vero che le concessionarie italiane sono 24, ma – come sapete bene – ve n'è una che detiene quasi il 70 per cento degli appalti. Tra l'altro, anche se molti sostengono che 24 concessionarie sono tante, alcune di esse, pur essendo piccole, secondo la nostra esperienza sindacale, funzionano.

L'esigenza quindi qual è? L'esigenza è capire non solo come si debbano effettuare gli investimenti, ma anche quali siano quelli prioritari. Si consideri ad esempio la pavimentazione drenante, quella che lascia passare l'acqua in modo che chi percorre le autostrade possa guidare su una pavimentazione sicura. Ebbene questo tipo di asfalto si trova soltanto sul 10 per cento delle autostrade: ciò significa che sul piano sicurezza si è fatto ben poco. Quindi, l'esigenza è capire non solo come predisporre il piano finanziario delle Autostrade, ma anche quali investimenti fare per migliorare la sicurezza e quindi ridurre la mortalità e l'incidentalità: questo mi sembra l'aspetto più importante.

L'ANAS è una grande azienda ma, come dice il ministro Bersani, anche un'azienda buona deve riformarsi per poter continuare a vivere. Come sindacato siamo pronti a confrontarci sulle prospettive di riforma, se ce ne sono: ho l'impressione che ce ne sia più di una, mentre sarebbe opportuno che ci fosse una sola idea di confronto. Il sindacato è pronto a confrontarsi col Governo per cercare una prospettiva per il futuro di questa azienda, sul piano delle capacità gestionali. L'ANAS è una delle imprese migliori – voglio dirlo anche con una sorta di amore verso questa azienda, dove faccio sindacato da molti anni, forse troppi, e dove è presente un forte senso di identità – però bisogna avere la capacità di fornire una prospettiva per il futuro. Stiamo parlando di una grande azienda, una delle migliori in Europa, però la mossa dell'amministratore delegato Ciucci, che intende portarvi tra i 20 e i 50 dirigenti dall'esterno, mi sembra priva di significato, perché comporta una rottura con la struttura. Giovedì prossimo si terrà una riunione del consiglio di amministrazione dell'ANAS in cui si discuterà di questo aspetto. A mio avviso è un'idea sbagliata perché rompe con una struttura che, pur con tutti i suoi limiti, è una delle migliori di questa nazione. Il sindacato è pronto ad un confronto. Dobbiamo sempre avere presente il *core business* di quest'azienda. Noi combattemmo perché l'ANAS rimanesse ente pubblico economico: fu una lotta di CGIL, CISL e UIL – di tutto il sindacato – e facemmo scioperi per il cambiamento nel 1993-94. La Presidente può ricordarlo, conosce questa vicenda da tantissimi anni. La trasformazione in S.p.A. fu veloce, repentina, e forse rappresentò un errore di carattere finanziario, operato dall'allora ministro Tremonti o da altri. Cerchiamo una modalità per rientrare da tale situazione e utilizzare quest'azienda, senza «ucciderla».

In quella sede stipulammo un accordo con il precedente Governo che poi non fu assolutamente rispettato dall'allora ministro Tremonti. Eravate

presenti molti di voi: il senatore Brutti, lei signora Presidente, il senatore Martinat; ebbene, quell'accordo non fu rispettato.

Intanto, bisogna evitare la cartolarizzazione: in nessuna parte del mondo le strade nazionali sono a pagamento (virtuale o meno). Su questo punto, come sindacato siamo pronti a ragionare insieme agli altri soggetti coinvolti.

*MARTELLI.* Signora Presidente, sono Roberto Martelli segretario nazionale della FILT-CGIL. Nel documento che abbiamo consegnato alla Commissione ci siamo permessi di fornire anche un *excursus* storico sulle vicende dell'ANAS; abbiamo fatto riferimento a ciò che storicamente è avvenuto, perché riteniamo che si debba fare il punto della situazione e, possibilmente, cercare di invertire una tendenza che per noi è estremamente preoccupante, sia sul versante dell'assetto viario, che su quello autostradale. Nel documento citato troverete anche una scaletta delle priorità che abbiamo individuato.

Secondo noi, alcune azioni vanno intraprese nel più breve tempo possibile – ovviamente, se la situazione lo permette – e le riassumerò nel modo seguente. Il primo ordine di problemi è relativo all'assetto finanziario, anche per quanto riguarda gli investimenti. Sapete che abbiamo preso una posizione molto ferma e decisa rispetto alle previsioni della legge finanziaria precedente. Auspichiamo pertanto che il disegno di legge finanziaria in corso di elaborazione preveda un intervento specifico per quanto riguarda l'ANAS. Riteniamo che si debba mantenere un equilibrio tra un'azione volta ad assicurare il completamento dei cantieri, operando anche una selezione che privilegi quelli che inducono maggior effetto rete, e, contestualmente, un'operazione che coinvolga in maniera particolare la vigilanza e la manutenzione del sistema viario, aspetto che riteniamo ugualmente essenziale. Ovviamente, un intervento rivolto soltanto al completamento dei cantieri e che abbandonasse questo secondo aspetto, non solo impatterebbe con le difficoltà di gestione dell'ANAS, ma creerebbe anche ostacoli che voi tutti potete immaginare. Va, quindi, trovato un equilibrio specifico rispetto a tale tema.

Allo stesso modo, riteniamo urgente un intervento sull'assetto legislativo, perché alcuni aspetti delle leggi precedenti e anche del dispositivo della legge finanziaria, a parer nostro, devono essere corretti; peraltro, Michele Salvino, nel suo intervento, ne ha enucleati alcuni. Riteniamo che il problema fondamentale sia quello di rapportare le risorse a una rete stradale definita, che attualmente non c'è per un motivo molto semplice: gli interventi che si sono susseguiti, anche storicamente, hanno portato a uno svilimento della fisionomia della rete nazionale. Inoltre, se dovessero trovare attuazione i contenuti relativi ai processi di cartolarizzazione, alla vendita di 8.000 o 5.500 chilometri – la cifra non è certa – da sottoporre a pedaggio, si realizzerebbe un'ulteriore riduzione della priorità della rete stradale nazionale. Voglio ricordare che in nessun Paese d'Europa vi è una rete gestita senza un coordinamento con l'intervento pubblico.

Quindi, un primo tema da affrontare è quello di rapportare le risorse alla definizione della rete. L'altro aspetto è rappresentato da un intervento urgente sugli strumenti che fino ad ora sono stati richiamati, cui aggiungo il *project financing*. Si tratta di un aspetto secondo noi prioritario. Sappiamo che le concessioni autostradali hanno scadenze di dieci, venti e trent'anni; necessariamente, noi dobbiamo ipotizzare – perlomeno, chiediamo alla politica di farlo – un intervento di natura urgente rispetto alla degenerazione che si è verificata, pur sapendo sostanzialmente quale è la posizione del sindacato rispetto all'operazione Autostrade-Abertis, quindi non ho bisogno di richiamarla ulteriormente, anche se è indicata nel documento. Riteniamo che occorra individuare un piano di regole che nell'immediato permettano di ridiscutere il sistema concessorio di questo Paese.

Esprimiamo, inoltre, un giudizio favorevole sulla commissione che il Ministro ha istituito; tuttavia sappiamo che nell'immediato devono derivarne alcune scelte che riteniamo fondamentali. La prima è l'intervento sui parametri del *price cap*, un elemento che consideriamo importantissimo perché agisce sul versante della formazione delle tariffe, guardando soprattutto agli investimenti per la qualità, e anche, per un altro verso, al fondo di dotazione nazionale che dovrebbe necessariamente prevedere che una parte delle plusvalenze previste siano destinate a migliorare la qualità di interventi e investimenti.

A nostro parere, tali aspetti devono essere posti immediatamente al centro della discussione – lo ribadisco – poiché le concessioni scadono tra molti anni, e quindi è necessario un intervento di natura qualitativa. Si è abdicato ad una parte di politica industriale essenziale per il nostro Paese; basta guardare a quello che sta succedendo attualmente con la Telecom. Riteniamo sostanzialmente che questo intervento debba avere priorità e caratteristiche di urgenza. Questo è ciò che pensiamo per quanto concerne la questione della definizione degli strumenti legislativi. Siamo preoccupati soprattutto perché l'intervento di natura legislativa apre la strada a processi di privatizzazione che abbiamo sempre combattuto. Il sostegno di natura finanziaria verso la società ANAS, secondo noi, non deve necessariamente fare riferimento agli strumenti fin qui individuati, che vanno profondamente modificati. Inoltre, siamo dell'opinione che l'intervento pubblico sia fondamentale, sia rispetto agli investimenti, sia rispetto a tutto ciò che concerne l'aspetto manutentivo. Questo è ciò che pensiamo sulle questioni più immediate.

Vorrei poi sottolineare il fatto che esistono dei problemi di natura strutturale, che possono essere affrontati con urgenza, ma richiedono più tempo. Tali problemi riguardano prevalentemente il ruolo e la funzione dell'ANAS; la funzione di governo e di indirizzo dello Stato, da questo punto di vista, finora non è stata esercitata. A tale proposito, conoscete il nostro giudizio e le motivazioni per cui sosteniamo ciò.

In sostanza, crediamo che si debba provare ad intervenire su due aspetti che ci sembrano essenziali. Il primo è la previsione di una società che riesca a governare il sistema viario del nostro Paese in modo diverso

da quanto è avvenuto finora. A tal fine, ovviamente, sono necessarie delle risorse. L'altro aspetto è quello di un piano industriale di cui necessariamente l'azienda deve dotarsi, che può permettere di trovare risorse sufficienti per poter svolgere una funzione fondamentale che, per una società come l'ANAS, risiede prevalentemente negli investimenti necessari e, soprattutto, in interventi relativi alla manutenzione e alla parte che più strettamente riguarda la sicurezza del sistema viario del nostro Paese.

Non abbiamo ancora avuto modo di confrontarci con il nuovo *management* dell'ANAS. A nostro parere, gli elementi essenziali fin qui sollevati nei confronti della vecchia gestione e del precedente Governo sono ancora attuali, sia riguardo agli aspetti relativi al piano industriale che a quelli che concernono l'assetto e la funzione dell'ANAS.

La nostra speranza è che l'occupazione politica operata nei confronti dell'ANAS trovi una diversa soluzione, perché riteniamo che rappresenti un *handicap* per questa società. Non ci sottraiamo comunque ad un confronto sull'azienda, perché ci rendiamo effettivamente conto che occorre una maggiore efficienza, seguendo tuttavia i canoni che abbiano le caratteristiche a cui prima facevamo riferimento.

*MASELLI.* Signora Presidente, sono Renato Maselli, segretario responsabile della UIL ANAS. Innanzi tutto vorrei ringraziare la Commissione per averci convocato. Devo precisare che l'8<sup>a</sup> Commissione del Senato è stata sempre sensibile ai problemi riguardanti l'ANAS e disponibile ad ascoltare anche le forze sociali: ciò è molto importante. Nella passata legislatura, in 8<sup>a</sup> Commissione siamo riusciti a raggiungere consensi quasi unanimi su alcune decisioni. Poi però ci siamo trovati dinanzi alla nota «finanza creativa» del precedente Ministro dell'economia il quale, nell'era della cartolarizzazione, ha pensato bene di provare a cartolarizzare anche le strade statali, per sopperire, con la suddetta finanza creativa ad un debito di tre miliardi, riguardante la finanziaria del 2004, che ancora dobbiamo sopportare.

Il vizio d'origine è quello di aver fatto dell'ANAS una società per azioni: una trasformazione *d'emblée* da ente pubblico economico in società per azioni con un atto d'imperio, senza avere ascoltato né le varie forze politiche né quelle sociali. L'ente pubblico economico, a mio parere, aveva ed ha tuttora una valenza pubblica effettiva, con un'autonomia tra la gestione politica e quella aziendale. Con la trasformazione in società per azioni si è verificato invece un cambiamento di rotta, un assalto, più che politico, partitico, in cui non si è più distinto il confine tra la gestione e la funzione dei consiglieri e del *management* dell'ANAS. Ciò ha prodotto una serie di disfunzioni di cui ancora adesso subiamo le conseguenze. Il problema non è stato ancora risolto, perché l'ANAS, fundamentalmente, era un'azienda di servizi e tale è rimasta. Non stiamo parlando delle Ferrovie dello Stato o delle Poste S.p.A., che hanno delle entrate; EUROSTAT infatti ha bocciato la proposta, prevista dalla legge finanziaria del 2004, di vendere le strade all'ISPA, perché si usciva dal perimetro della pubblica amministrazione. Per potere fare questo, l'ANAS dovrebbe avere



entrate superiori al 50 per cento, ma ciò è impossibile. Le entrate che oggi l'ANAS può reperire sono quelle degli attraversamenti, delle concessioni sulle proprie strade, ma sono irrisorie e non vi sono altri modi per ottenere introiti.

L'ANAS svolge compiti di servizi, realizza le grandi opere tramite finanziamenti dello Stato; il suo compito precipuo è quello della manutenzione, del mantenimento del patrimonio statale e di fornire sicurezza all'utenza e alla collettività. Per realizzare tutto ciò è necessaria l'unitarietà di gestione dell'ANAS. L'ultimo tentativo, quello dello spezzettamento (che è ancora in atto perché è previsto da una legge), in un certo senso siamo riusciti a fermarlo, anche tramite un accordo col precedente Governo, quando abbiamo bloccato i provvedimenti attuativi. I sindacati e il Governo infatti hanno firmato un accordo in base al quale è necessario ascoltare il sindacato per qualsiasi modifica rivolta a cedere tratti di strade a società private, per verificarne l'opportunità.

La legge n. 248 del 2005 dovrebbe essere rivista, oppure accantonata e messa da parte, altrimenti si ripropone il discorso dello spezzettamento dell'ANAS e della vendita ai privati; vi era una vera e propria corsa delle società concessionarie. Si parla tanto di porre un freno al potere delle società concessionarie (come abbiamo visto anche nella vicenda Abertis); tuttavia, se diamo ad esse ulteriori strade con pedaggi ombra o reali che siano, si incoraggia un *business* che riguarda l'ANAS, con il pericolo di diventare l'unico Stato europeo che non ha una rete nazionale unitaria e concreta.

In tale contesto, i finanziamenti continuano ad essere largamente insufficienti. È un problema fondamentale. Voi sapete che il Governo – è la verità, gliene do atto – per poter almeno ultimare o coprire gli appalti e i lavori aperti fino alla fine dell'anno ha aggiunto 1 miliardo di euro ai finanziamenti. Il problema si ripropone con drammaticità, perché riguarda gli investimenti, che significano occupazione.

Investimento vuol dire occupazione, progresso e produttività. Se non si investe e non si produce, si crea disoccupazione, nascono problemi anche di altra natura, persino legati al terrorismo. Quando c'è disoccupazione, i problemi si acuiscono. È pertanto necessario appellarci al nostro senso di responsabilità – il vostro politico, il nostro sindacale – ed è importante investire, nel nuovo clima che dovrebbe instaurarsi (e ci auguriamo che ciò avvenga), anche perché finanziando l'ANAS e rendendo le strade più sicure, offriamo un servizio all'Italia, all'utenza e alla collettività.

Dovremmo anche pensare alla nuova organizzazione dell'ANAS, cioè riconsiderare la possibilità che torni ad essere un ente pubblico economico o qualcosa di simile, perché i risultati della privatizzazione sono visibili. La privatizzazione dell'ANAS ha dato luogo a molte esternalizzazioni, all'assegnazione di compiti all'esterno, ad oltre 40 milioni di euro di consulenze: un eccesso di spese che – Telecom insegna – la privatizzazione reca con sé.

Una volta si diceva «IRI è bello»; da un certo momento in poi, l'IRI non è stato più bello ed era bello il privato. Ora credo che sia finita l'era del privato e che ci stiamo avviando verso un modello di pubblico-privato che distingue le funzioni politiche da quelle gestionali. È fondamentale. Credo che questi siano i due canali sui quali incamminarci. Non aggiungo altro, anche perché la sintesi della nostra posizione è contenuta nel documento che vi abbiamo consegnato.

*ILARIO.* Sono Enzo Ilario, segretario nazionale della UGL-Ausiliari del traffico. Ringrazio questa Commissione per averci dato la possibilità di ascoltare le varie voci sindacali. Siamo perfettamente d'accordo su quanto detto dai nostri colleghi, ma vorrei aggiungere alcune valutazioni.

Innanzitutto, scinderei le due problematiche: la situazione dell'ANAS oggi e la situazione delle concessioni ANAS nel settore delle autostrade. Per quanto concerne la prima, occorre sottolineare che l'ANAS è diventata una S.p.A.; a tutt'oggi non è possibile che l'ANAS che, ad esempio, si candida a gestire a pedaggio il Grande Raccordo Anulare oppure l'autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino, sia nello stesso tempo controllore e controllato.

Secondo la nostra organizzazione sindacale, bisognerebbe suddividere l'attività dell'ANAS in due branche, una con funzioni di gestione e l'altra di controllo. Nella sua attività di gestione, l'ANAS dovrebbe reperire le risorse finanziarie necessarie per il mantenimento delle strutture attraverso la diretta amministrazione delle autostrade e delle superstrade. Dovremmo recuperare anche la gestione di quelle strade che, con la legge Bassanini, è stata affidata agli enti locali con il risultato che tali strade sono state completamente abbandonate.

Per quanto riguarda, invece, la funzione di controllo, bisogna che l'ANAS indirizzi, con un programma di investimenti infrastrutturali su tutta la rete, provvedimenti di sicurezza atti a migliorare la circolazione. Inoltre, occorre fissare dei parametri per valutare il servizio erogato e bisogna che vi siano delle verifiche sull'effettiva collocazione degli introiti del pedaggio, che devono servire esclusivamente per il settore autostradale.

Per quanto riguarda le sanzioni, esse dovrebbero avere come obiettivo quello di far funzionare le concessionarie. Bisognerebbe rilanciare l'attività produttiva, non coinvolgendo più l'ANAS, com'è nel caso dello Stretto di Messina, in progetti faraonici che hanno il solo effetto di togliere ulteriori risorse all'azienda. L'azienda deve recuperare il suo patrimonio immobiliare, lasciato all'abbandono su tutto il territorio, finanziando manutenzioni straordinarie, adeguando anche i canoni d'affitto, che ho saputo essere bassissimi, per poi rilanciare l'idea – che noi da tanto tempo portiamo avanti – dell'azionariato dei dipendenti. Se ANAS è S.p.A., non vediamo per quale motivo i dipendenti non debbano poter partecipare.

La seconda problematica è relativa alle concessioni autostradali in Italia. Storicamente, il pedaggio è esclusivamente concepito come recu-

pero del capitale investito. Adesso non è più così. Esso è diventato uno strumento finanziario che, oltre a coprire gli oneri di gestione e di manutenzione della stessa azienda, è stato utilizzato per perseguire anche altri scopi. Qualche anno fa, la più grande concessionaria autostradale si lanciò nel *business* della telefonia – ricordate la vicenda di Blu? – utilizzando introiti di pedaggio e annunciando in televisione «un futuro che non c'era» e che poi, in effetti, non c'è stato mai perché poi è finito tutto malamente.

Cosa possiamo fare quando gli introiti del pedaggio non vanno nella direzione auspicata? Questi sono i nostri dubbi. Secondo il nostro avviso, prima di tutto si dovrebbero ridiscutere tutte le concessioni; poi, nell'immediato, dopo avere incontrato il ministro Di Pietro, dovremmo cercare di delineare una concessione-tipo che preveda tra gli obiettivi l'interesse del pubblico, quello del privato, l'interesse generale dei consumatori e, soprattutto, quello dei lavoratori.

Questa è la nostra visione. Ci auguriamo, quindi, che si giunga ad una nuova gestione dell'ANAS così articolata: una parte che gestisca strade e autostrade e l'altra che controlli le concessionarie e le faccia funzionare veramente, nel rispetto, soprattutto, della legge.

*CLAUDIANI.* Sono Claudio Claudiani, segretario generale della FIT CISL.

Signora Presidente, onorevoli membri di questa Commissione, vorrei ringraziarvi anzitutto per la sensibilità dimostrata per la situazione dell'ANAS.

Non possiamo fare altro che fornire il nostro contributo, com'è stato fatto, non solo in forma scritta, anche dai colleghi delle altre organizzazioni sindacali. Ritengo, però, di dover premettere una considerazione: le federazioni dei trasporti hanno salutato positivamente l'attenzione posta dal Governo non solo all'esigenza di superare le emergenze e le crisi di cui è connotato questo settore – talune di carattere finanziario, talune di tipo industriale, talune di mercato – ma anche alla scelta di dotarsi di una cabina di regia (strumento prezioso che dovremmo irrobustire e strutturare meglio), propedeutica anche alla costituzione di una politica dei trasporti e delle infrastrutture di cui il Paese, oggettivamente, è sprovvisto. Questo settore costituisce, infatti, una leva fondamentale per la competitività del sistema industriale, per la mobilità dei cittadini e per l'internazionalizzazione dei territori. Ebbene, noi abbiamo ravvisato nell'ANAS una situazione di crisi che è anche motivo di emergenza, allorquando la si correla con il tracciato definito dal DPEF, e in particolare con la prossima legge finanziaria. Credo, infatti, che la prima questione da affrontare sia il rapporto tra ANAS e legge finanziaria per il 2007. In definitiva, si tratta di capire bene quali siano i trasferimenti conto capitale e conto gestione, ovvero conto esercizio, perché è lo scenario immediato dei prossimi tre mesi. Ritengo che le altre questioni siano sicuramente importanti, tuttavia la questione più urgente è questa. Prescindiamo per ora dalla questione del management nonostante sia un aspetto di rilievo. Noi talvolta salutiamo

con favore, magari non sempre, taluni cambiamenti, specie se sono legati a progetti industriali.

Si tratta, pertanto, solo di un aspetto della vicenda. I veri problemi dell'ANAS sono quelli noti. La prima questione attiene al rapporto con la legge finanziaria, la seconda all'identificazione precisa dei compiti istituzionali dell'ANAS, cioè delle funzioni che ad essa si attribuiscono, e questo è fondamentale. A me preme sottolineare un aspetto, in particolare: noi non ci opponiamo in alcun modo a soggetti di regolazione. Complessivamente, il sistema dei trasporti e delle infrastrutture avrebbe bisogno di essere regolato in maniera aggregata e quindi di un'*Authority* che possa avvalersi di strutture operative. Da questo punto di vista, anche ragionando sulla definizione delle regole e su un soggetto di regolazione, l'ANAS può costituire una leva importante per svolgere, appunto, quella missione di regolazione nel sistema.

La questione del flusso di cassa, messa in rapporto con la gestione, è rilevante e ritengo che qualche proposta al riguardo dovrebbe essere formulata. Non si tratta tanto di spolverare il rapporto, seppur importante, con le concessioni, ma di sperimentare e verificare la possibilità di generare flusso di cassa anche tramite le *royalty* che insistono sul sistema viario, autostradale e stradale. Questo può rappresentare un elemento di riflessione. Non capiamo perché, da una parte, talune società erano titolari di concessioni che generano flussi di cassa ingenti e, dall'altra, per altre non vi siano analoghe opportunità. Se si ovviasse a tale squilibrio, non sarebbe necessario fare troppi discorsi e parlare di pedaggio virtuale o ombra.

Credo che bisognerebbe concentrarsi su talune questioni sicuramente fondamentali. Qualche idea può essere abbozzata e approfondita in questa sede. Ci si potrebbe, cioè, confrontare ulteriormente, ma vi è un dato da considerare: o si apre una finestra sulle prospettive di questa azienda (che può essere un'opportunità) o vi è il rischio che si butti il bambino con l'acqua sporca. Noi non vogliamo buttare il bambino; semmai, va fatto crescere e va alimentato anche di una prospettiva.

La storia dell'azienda è positiva; il passato è fatto anche di molte contraddizioni e di scivoloni, però abbiamo il dovere di contribuire – e noi lo vogliamo fare – a determinare una prospettiva che non è, ripeto, soltanto rivolta alle maestranze e al lavoro, ma in definitiva diventa uno strumento importante per questo Paese. Credo che i tempi non siano ampi (la questione è, appunto, il rapporto con la finanziaria), ma ritengo che nel giro di sei mesi si debbano avere idee chiare sulla prospettiva e sul futuro di questa azienda, altrimenti vi è il rischio di sfarinamento anche per quanto riguarda il rapporto fra azienda e maestranze interne. Il *know-how* dell'azienda – e ve ne è – rischia di essere un peso e non un'opportunità se non c'è una prospettiva forte; proprio per tali ragioni credo sia decisivo fornire tale prospettiva.

*APOSTOLICO.* Signora Presidente, onorevoli senatori, sono Nicola Apostolico, segretario nazionale della SADA FAST CONFISAL. Nel mio

intervento ho intenzione di esprimere una preoccupazione. Pur non avendo una grande anzianità all'interno dell'azienda, ricordo che le battaglie rispetto alle varie riforme che si sono susseguite sono state tutte condivise e accettate anche dall'organizzazione sindacale come una sfida vera e propria. In via generale non abbiamo infatti preconconcetti neppure sulla trasformazione in S.p.A.: si tratta di una sfida che abbiamo accettato e tutto sommato, anche con alcuni difetti di sistema, è qualcosa a cui, comunque, siamo riusciti a dare il nostro contributo come organizzazione sindacale; pertanto, come azienda, come società in generale, siamo andati avanti.

In questo momento, una preoccupazione che appare evidente anche dalle relazioni che ho ascoltato è quella di tentare di recuperare questo concetto di rete, perché attualmente – e lo abbiamo denunciato sempre insieme a tutti gli altri – non abbiamo una rete stradale statale nazionale. Come è già stato detto e come intendo ribadire, c'è una concentrazione di rete al Sud mentre al Nord è assolutamente assente, non esiste quindi il concetto di rete a maglie che, pertanto, va assolutamente ripreso. A differenza di quanto è stato detto in riferimento all'accordo che stipulammo con il ministro dell'epoca Martinat, ricordo benissimo che aveva ad oggetto l'unitarietà gestionale dell'ANAS. È una realtà che stiamo guardando con molta preoccupazione perché dalle notizie diffuse oggi a mezzo stampa, almeno personalmente non sono riuscito a capire quali siano le prospettive di questa società in questo momento. Ricordo che, al di là della «finanza creativa» dell'allora ministro Tremonti, abbiamo avuto garanzie dal Governo di allora sulla salvaguardia dell'unitarietà gestionale, alla quale guardiamo con preoccupazione poiché intendiamo mantenere questo tipo di accordo.

Certo, resta il problema della S.p.A., che è una realtà abbastanza ibrida: anche in questo campo siamo aperti a tutte le sfide e siamo pronti ad accettare queste scommesse al fine di trovare una forma giuridica di giusto equilibrio. Infatti va ricercato un criterio per coniugare forma societaria con la sostanziale assenza di entrate autonome; occorre, cioè, trovare una nuova formula che possa consentire questo equilibrio tra le entrate dell'azienda e il suo aspetto giuridico.

*MOLINO.* Signora Presidente, onorevoli senatori, sono Roberto Molino, segretario della SNALA CISAL.

La problematica che emerge preliminarmente rispetto a qualsiasi altro argomento, e che, comunque, è stata tratteggiata anche negli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto, è quella della trasformazione dell'ANAS in S.p.A.. È questo il principale nodo da sciogliere anche perché, al di fuori di tutti gli esperimenti e delle necessità di finanza creativa del passato Ministro dell'economia, ancora oggi cerchiamo di trovare una motivazione per tale tipo di trasformazione da ente pubblico economico in società per azioni.

L'ANAS deve rifondarsi e riappropriarsi dei suoi compiti tra i quali, in primo luogo, vi è il recupero di una rete infrastrutturale completa, che in questi anni è venuta meno, anche tenendo conto degli investimenti re-

lativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade statali. Si tratta di una rete che – come è stato precisato – si incentra prevalentemente sulle Regioni del Centro-Sud d'Italia e non è tale da consentire dei tracciati alternativi a quelli autostradali su tutto il territorio nazionale. L'azienda, pertanto, deve incentrare tutti i propri sforzi sul recupero di una rete di questo tipo, che possa garantire un servizio importante anche per il trasporto commerciale, che nel nostro Paese è fondamentale: in Italia oltre il 70 per cento di tutto il trasporto commerciale viaggia su strada.

È necessario altresì che l'ANAS torni a svolgere e recuperi un servizio che in questi anni ha progressivamente perso importanza, secondo un piano industriale ed un preciso disegno per il futuro. Questo è un aspetto che tutte le organizzazioni sindacali hanno costantemente fatto presente, anche in occasione di interventi e riunioni con i vertici aziendali. In questi anni, la presenza dell'azienda sul territorio è venuta meno perché, a nostro avviso, essa si è sbilanciata eccessivamente nel settore della realizzazione delle grandi opere, a discapito di quella che noi consideriamo la funzione più importante, il *core business* dell'azienda, ossia l'assolvimento dei compiti istituzionali che garantiscano una libera circolazione sulla rete stradale nazionale. Bisogna quindi evitare che tale rete abbia delle interruzioni a causa di tratti dati in gestione alle Province o alle Regioni, per poi riprendere con notevoli problemi anche di natura gestionale: l'ANAS infatti ha grande difficoltà a gestire questi frazionamenti.

Ritengo sia necessario ripartire da un'azienda che sia effettivamente vicina alle necessità dei cittadini e, soprattutto, ricostituire una rete stradale nazionale per la libera circolazione sia degli utenti, sia dei mezzi commerciali.

MARTINAT (AN). Non so se quella ascoltata in precedenza fosse una battuta, una considerazione o un notizia vera, ossia che il dottor Ciucci si appresterebbe a fare entrare in ANAS uno *staff* di 50-60 *manager*. Pertanto chiedo al Presidente un'immediata convocazione del dottor Ciucci, ovviamente prima della riunione del consiglio di amministrazione. Spetta infatti al Governo sorvegliare l'ANAS, ma è compito del Parlamento sorvegliare il Governo: se il Governo si dimostra disattento, il Parlamento potrebbe, come è capitato, tramite leggi *ad hoc*, scavalcare il Governo stesso, perché la volontà popolare passa dal Parlamento e non dal Governo.

Ho iniziato il mio intervento da questo punto perché è stato sollevato il noto discorso della rete stradale nazionale: si tratta di un *déjà vu*, di una questione nota (D'Angiolino *docet*). Uno dei Governi precedenti (guarda caso, di sinistra), non avendo la volontà di creare una rete nazionale, operò una regionalizzazione di larga parte della rete statale, permettendo alle Regioni di fare un vero e proprio *shopping*.

Per quanto riguarda il dottor Ciucci, questa mattina ho posto una domanda precisa al ministro Di Pietro, il quale mi ha risposto di non sapere nulla della questione da me sollevata. Vorrei allora spiegare tale domanda ai sindacati, perché un'audizione con i sindacati ha lo scopo di ascoltare il

loro parere, ma può avere anche quello di far sentire il nostro punto di vista.

Questa mattina, durante l'audizione del ministro Di Pietro, ho svolto il seguente ragionamento: il dottor Ciucci ha maturato una lunga esperienza nella gestione del sistema autostradale, quando la competenza di tale sistema spettava all'IRI, presieduto allora dal presidente Prodi. Entrambi sono legati da una forte e radicata amicizia. Il dottor Ciucci è anche amico del dottor Prato, amministratore delegato di Fintecna, a sua volta maggiore azionista della società Stretto di Messina. Inoltre, Fintecna ha la disponibilità di alcuni miliardi di euro. Non vorrei che si trattasse di un'operazione che permetterà a soci pubblici o privati – come prevede, tra l'altro, il disegno di legge finanziaria – di entrare nell'ANAS. Sarebbe anche possibile che tale operazione sia volta a scorporare dall'ANAS, con società di scopo, settori di attività, per affidarli a soggetti che hanno la possibilità finanziaria di portare avanti operazioni come ad esempio – ne cito una fra tutte – quella di terminare l'autostrada Salerno-Reggio Calabria e gestirla?

Voglio precisare infatti che il mio partito, e ne condivido la posizione, è convinto che l'ANAS debba restare il centro del potere del sistema delle strade statali. Il ministro Di Pietro, questa mattina, ha sostenuto di non saperne nulla, ma non ha neanche smentito. Egli ha dichiarato che si tratta di un telefilm che lui non ha visto, ma tanti telefilm siamo anche abituati a vederli nel cuore della notte. Portare all'interno dell'ANAS un blocco nuovo di *management* può significare che quello attuale dell'ANAS sia composto da incapaci, e non credo sia questo il caso, oppure potrebbe trattarsi di un tentativo per preparare un'operazione susseguente.

L'interrogativo posto stamattina al ministro di Pietro lo rivolgo ai sindacati del settore. Ritengo infatti che qualcuno, anche se l'operazione relativa alla Telecom è fallita, potrebbe tentare di portare avanti con successo un'operazione riguardante l'ANAS.

*SALVINO.* Cosa ha risposto il ministro Di Pietro?

*MARTINAT (AN).* Il Ministro ha affermato di non essere assolutamente a conoscenza di questa situazione. Lo ribadisco: ha parlato di un telefilm che lui non ha visto anche se poi può capitare di vederli la notte. Non a caso ho replicato con una battuta, ossia che qualche operazione sulla Telecom magari non riesce, ma un'operazione concernente l'ANAS potrebbe andare a buon fine.

*BRUTTI Paolo (Ulivo).* Se l'operazione sulla Telecom non ha avuto successo, ancora minori sono le probabilità che un'iniziativa del genere abbia successo per quanto riguarda l'ANAS. Se i soldi fossero miei, devo confessare che non li investirei in azioni di questo genere. È pur vero che con il denaro degli altri si può fare di tutto.

MARTINAT (AN). Ma il denaro non è del dottor Prato. Si tratta di un vecchio esponente dell'IRI.

BRUTTI Paolo (Ulivo). Il problema è che, dovendo scegliere un settore in cui investire denaro per ricavarne degli utili, di certo non si opterebbe per un sistema che, fondamentalmente, funziona nella direzione di fornire un servizio gratuito. Finora si è circolato gratuitamente sulle strade statali.

MARTINAT (AN). Non ho mai parlato di un servizio gratuito. Non a caso, ho fatto riferimento all'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

BRUTTI Paolo (Ulivo). Adesso aprirò una piccola polemica. Se adottassimo le linee della riforma dell'ANAS introdotta da lei, senatore Martinat, allora la situazione cambierebbe, perché la circolazione sulle strade si pagherebbe, con pedaggi-ombra o meno. La questione allora sarebbe diversa e, a quel punto, qualcuno magari potrebbe avere il desiderio di entrare nell'ANAS, perché sarebbe molto comodo.

A parte questo, vorrei ringraziare i rappresentanti sindacali per il documento consegnatoci, perché l'ho scorso adesso rapidamente e ritengo che possa essere molto utile nella redazione della relazione conclusiva dei lavori della nostra Commissione. Vi è al suo interno una serie di proposte che dovremmo valutare bene per inserirle in un disegno conclusivo. Il nostro compito, infatti, è quello di dare organicità, attraverso la nostra discussione, a un disegno di intervento che metta insieme voci e idee diverse e che tenda a un'armonizzazione. Voi avete compiuto uno sforzo molto interessante. Al di là del merito, però, su alcuni punti si può discutere. Tuttavia, riconosco nel documento un tentativo, non settoriale, di condurre un ragionamento.

Vorrei aggiungere che condivido la preoccupazione, poc'anzi messa in luce dal senatore Martinat, di un trasferimento di personale dalla società del ponte di Messina all'ANAS: secondo me, questa eventualità va scongiurata, perché l'ANAS possiede già al suo interno capacità professionali e tecniche, e perché (forse mi sbaglierò, dal momento che il lavoro della società del ponte è stato circondato da grande segretezza) non mi pare che, negli anni del suo funzionamento, tale società abbia operato con formidabili capacità di intervento, tali che se ne potrebbe recuperare il meglio dal momento che il ponte non si costruisce più. Non ho argomenti per provare che le cose stiano così ma non mi sembra neanche di aver sentito, nel giro di opinione pubblica, che quanto è stato realizzato dalla società del ponte avesse altre caratteristiche. Per cui, sotto questo profilo, anch'io sarei per scongiurare l'eventualità di un trasferimento di personale. È chiaro che il problema non si pone se si tratta di una singola persona, ma penso che il trasferimento di massa sia sbagliato. Potrebbe portare ad una sottoutilizzazione del resto dei dipendenti. È un argomento delicato ed è meglio che vi si ripensi.



La modalità con cui si può raggiungere un risultato in questo momento non mi è chiara. Forse potremmo convenire di inviare al Ministro delle infrastrutture un'informativa per chiedergli una direttiva, perché intervenga sull'ANAS e faccia in modo che ciò non si verifichi. Altrimenti, si potrebbe convocare l'amministratore delegato dell'ANAS.

*SALVINO.* Meglio la prima ipotesi.

*BRUTTI Paolo (Ulivo).* Meglio la prima, infatti, perché non so se la convocazione dell'amministratore sia funzionale. Non siamo abilitati a farlo; cioè, lo siamo politicamente, ma se così è, allora conviene agire per via politica.

*MARTELLI.* Però, c'è anche una legge da modificare.

*BRUTTI Paolo (Ulivo).* A tale proposito, avrei alcune domande da porvi. Siamo in un regime previsto dalla legge finanziaria. Mi è chiara la vostra osservazione su quegli articoli del disegno di legge che prevedevano gli scorpori in una o più attività: su questo non ho nulla da chiedervi e condivido la vostra impostazione.

Vorrei invece conoscere il vostro punto di vista riguardo a quella parte del testo del provvedimento nella quale si annuncia l'attuazione di un secondo scorporo, che non consiste tanto nello scorporo di blocchi di strade per costruire società di gestione, ma nello scorporo di funzioni; dove, cioè, si prevede che all'ANAS sia sottratto tutto il sistema di vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali per trasferirlo ad un altro organo, che potrebbe essere il Ministero. Attraverso tale strumentazione, si darebbe a quest'ultimo la possibilità di erigersi a organo di controllo e vigilanza.

La seconda previsione è realizzabile perché, a differenza della prima, che comporta grosse complicazioni in termini di individuazione di mezzi e di risorse (si tratta di vendere e comprare), essa potrebbe essere attuata a costi molto più bassi: si tratta di decidere di spostare delle persone e delle funzioni. Pertanto, può essere, per così dire, una minaccia incombente. Vorrei capire cosa ne pensate.

Inoltre, dal momento che avete sollevato dei rilievi in merito alla costituzione dell'ANAS in società per azioni, vorrei capire quali sono i motivi alla base delle vostre obiezioni. Secondo me è un argomento molto difficile da sostenere. Pur essendo anch'io tra coloro che pensano che vi siano dietro ciò anche aspetti negativi (perché le S.p.A. hanno un loro funzionamento interno, invisibile e inattaccabile dall'esterno), oramai è un processo invalso.

*SALVINO.* Nessuno di voi comprenderebbe un'azione ANAS.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Non ci sono più enti pubblici economici, sono stati chiusi tutti e al loro posto sono state create delle S.p.A.. Sotto questo profilo, penso sia difficile tornare indietro.

L'obiezione potrebbe riguardare una seconda questione sulla quale, invece, si può riflettere, ma voglio capire il vostro punto di vista. La trasformazione in S.p.a. dava all'ANAS una missione, che era non soltanto quella di autogestirsi con criteri privatistici e in base a principi di efficienza e di economicità – come è tipico delle società per azioni – ma anche quella di reperire almeno il 50 per cento delle sue entrate dal mercato – per così dire – ad uno scopo: far uscire i costi dell'ANAS dal perimetro della pubblica amministrazione. Questa operazione non sta riuscendo. I Governi che si sono succeduti, guardando al livello di penetrazione dell'ANAS sul mercato, hanno rilevato, ogni volta, che tale penetrazione era nulla. Mantenendo ferma l'idea che i costi dell'ANAS dovessero uscire dal perimetro della pubblica amministrazione, per obbedire a tale risultato, hanno ingenerato una serie di spinte sulla società per introiettare delle risorse. Se intendete obiettare su questo punto, cioè non sulla S.p.A., ma sull'idea che la S.p.A debba lavorare per non far gravare i bilanci dell'ANAS sulla pubblica amministrazione allargata, allora si può discutere. Infatti, dal momento che, effettivamente, non si riesce a raggiungere questo risultato, conviene riflettere su come si possa agire diversamente.

L'ultima considerazione riguarda un problema cui avete accennato. Mi piacerebbe, anche in questo caso, conoscere il vostro punto di vista. Ritenete più opportuno sollevare totalmente l'ANAS dalle partecipazioni a gestioni economiche (tipo gestioni autostradali) o, invece, incrementare la partecipazione dell'azienda a gestioni di spezzoni di tronchi autostradali? Le due soluzioni, infatti, producono effetti diversi: abbandonando la gestione, l'ANAS incasserebbe immediatamente un cospicuo, che però potrebbe esaurire in poco tempo; con l'altra soluzione, si potrebbe procedere a recuperare entrate in ANAS per la corretta via: se l'ANAS, ente pubblico, partecipa a società di gestione, è giusto che ne profitti, così come ne profittano, ad esempio, i Benetton. Abbiamo scoperto che le società di gestione sono quasi tutte redditizie. Vorrei sapere qual è la vostra opinione sulle questioni da me sollevate.

GRILLO (*FI*). Pur non avendo ascoltato ancora tutti gli interventi, vorrei fornire una testimonianza. Noi del Gruppo di Forza Italia attribuiamo molta importanza all'ANAS: è un'azienda strategica, non solo nel settore in cui è impegnata, ma anche nel sistema economico e produttivo in generale.

Vorremmo capire il senso dei suggerimenti contenuti nel vostro documento, avanzando anche alcune osservazioni. In primo luogo, credo che questa legislatura sia iniziata male riguardo all'ANAS. Come sicuramente avrete letto dai giornali, prima delle vacanze estive, il ministro Di Pietro è stato ascoltato dalla Commissione e, in riferimento al caso ANAS, ha affermato che l'ente è in stato di dissesto. Inoltre, ha indicato l'esistenza di un buco di svariati miliardi di euro a seguito del quale ha detto

esplicitamente di avvertire il dovere di rifinanziare l'ANAS e, tuttavia, di non poter affidare la gestione dei denari necessari al completamento di alcuni cantieri a chi ha creato i predetti buchi nel bilancio.

Abbiamo proseguito il nostro lavoro di audizione – ne do atto alla Presidente – ascoltando i magistrati della Corte dei conti, il collegio sindacale, gli amministratori: il buco non c'era. È molto grave che un Ministro della Repubblica denunci in Parlamento cose inesistenti; ma si tratta ormai di storia passata. In seguito abbiamo capito che tutto era funzionale a liquidare anticipatamente un consiglio di amministrazione e a rinnovarlo con gli amici degli amici. Voglio ricordare che il Governo Berlusconi nominò il nuovo consiglio di amministrazione garantendo comunque pluralità di presenza politica al suo interno: c'era, infatti, un rappresentante dei DS, partito all'opposizione nella precedente legislatura. In questa occasione, il Governo in carica ha ritenuto di «fare cappotto». Pertanto è parsa chiara la motivazione che ha spinto il ministro Di Pietro a questa sceneggiata, riferendo al Parlamento situazioni non certificate né dal Ragioniere generale dello Stato, né dalla ragioneria interna dell'ANAS, né del Ministero del tesoro controllante.

Capisco la posizione dei sindacati; mi sforzo e do atto del senso di responsabilità che il sindacato, la vostra rappresentanza, ha dimostrato nei contatti avuti nella precedente legislatura. Però c'è un problema che non credo possiate eludere: da 12 anni – mettiamola in questo modo così si capisce bene che non sono partigiano – la spesa pubblica in Italia cresce in misura esponenziale rispetto al tasso di inflazione programmato e reale. Nemmeno il Governo di centro-destra con il mitico ministro Tremonti è riuscito a contenerla, tant'è che durante il Governo Berlusconi è cresciuta del sette per cento. Non parliamo del Governo precedente di centro-sinistra che l'ha fatta aumentare, ma che un Governo di centro-sinistra faccia crescere la spesa pubblica è strutturale alla sua storia, al suo DNA.

Mi domando se in queste condizioni ci appare ben chiaro che il problema dell'equilibrio finanziario, delle risorse finanziarie, è comunque centrale. Quando si criticano proposizioni certamente creative ma che, nella peggiore delle ipotesi, vanno incontro all'esigenza di fare quello che si può tenendo presenti gli stringenti condizionamenti dettati dall'Unione Europea e dal debito del nostro Paese, abbiamo presenti tutte queste cose o ci culliamo nella nostalgica considerazione che siccome c'era un Ministro creativo che ha fallito adesso torneremo all'antico, vedremo se riusciremo ad avere i soldi necessari, magari ricostituiremo un'ANAS totalmente pubblica?

La politica deve restare fuori nominalmente; se davvero credete che la stessa possa rimanere fuori dalla RAI, dalle Ferrovie e dall'ANAS, vi dico subito, da ex sindacalista, che la vostra posizione è fuori dal mondo: fortunatamente c'è la politica che ogni tanto controlla come le cose si svolgono.

Mi è chiara una situazione che il ministro Di Pietro ha certificato questa mattina e di cui gli do atto: l'ANAS – mi duole dirlo, ma da parte vostra non mi sembra sia venuto alcun accenno al riguardo –, nella plura-

lità dei compiti svolti finora, ha sicuramente fallito nell'esercizio dell'importante funzione di controllo delle concessionarie. Il senatore Brutti questa mattina ricordava che questo mancato controllo, probabilmente non era interamente riconducibile ad amministratori e componenti del consiglio di amministrazione infedeli, ma anche ad una struttura acquiescente rispetto all'arroganza del capitale privato presente anche nelle concessionarie. Avete da dire qualcosa al riguardo o dobbiamo assumere che il sindacato è d'accordo con quanto avveniva, cioè che i ricavi e le tariffe sono aumentati, mentre gli investimenti si sono ridotti? Questa, almeno, è la situazione stante le affermazioni del Ministro, poi verificheremo, perché ormai ci ha abituato a buttar per aria numeri, che non hanno riscontro quando si analizzano i documenti.

Signora Presidente, non si tratta di un rilievo nei suoi confronti, ma non è possibile che un Ministro della Repubblica presenti in Parlamento documenti come quello che ci ha consegnato, senza alcuna intestazione né firma. Dov'è la firma del Ministro delle infrastrutture? Mi domando se possiamo esigere dal Ministro un documento su carta intestata anziché un foglio anonimo, che sappiamo essere stato consegnato da lui.

Questa mattina mi è dispiaciuto essermene andato quando parlava di leggi in relazione alla vicenda Autostrade-Abertis: personalmente sono contrario alla fusione Autostrade-Abertis, ma non c'è nessuna legge che stabilisce quanto affermato dal Ministro.

MARTINAT (AN). Si riferiva al bando.

GRILLO (FI). Il Ministro confonde la legge con il bando.

SALVINO. Potevate dirlo al ministro Di Pietro.

GRILLO (FI). Gliel'ho detto, ma non ha risposto.

Concludendo, vorrei soltanto dire che ritengo sia un bene che il controllo delle concessionarie non sia più svolto dall'ANAS.

Certamente si tratta di un'azienda strategica; secondo me, dobbiamo immaginare che risolva questa terribile equazione e che aumenti i suoi proventi, perché, in ogni caso, una gestione intelligente ed efficiente deve puntare sempre più a un equilibrio dei conti; diversamente, non so come andrà a finire se tutto viene ricondotto alla possibilità, alla contrattazione, a continue richieste di finanziamenti da parte dello Stato.

Dobbiamo compiere uno sforzo tutti insieme perché credo che l'ANAS abbia un potenziale di investimento relevantissimo. Quando se ne parlò, anche a me parve un'idea bizzarra quella di privatizzare le strade: tale ipotesi poteva anche rispondere a logiche finanziarie, ma andava tutta ricondotta esclusivamente all'interno di quei circuiti, non all'eventualità che privati potessero diventare proprietari di strade. Sono fermamente convinto, invece, che il ricorso alla finanza di progetto, quindi l'apertura a privati, debba essere più spinta di quella che abbiamo intrapreso nella passata legislatura. L'ANAS e il Ministero delle infrastrutture aumentino pure

la propria strumentazione per esercitare controlli ma, se lo Stato non dispone di risorse pubbliche perché il Trattato di Maastricht ci impegna a rispettare certi parametri, dal momento che in Italia è disponibile una quantità di risorse private infinite (non è vero infatti che non abbiamo soldi, ce ne sono tantissimi in capo alle banche e quindi ai privati), perché dobbiamo ostinarci nella convinzione che debba essere lo Stato a realizzare le opere pubbliche?

Venti anni fa in Italia i parcheggi nelle città dovevano essere realizzati dai Comuni; fu varata la legge 24 marzo 1989, n. 122, la cosiddetta «legge Tognoli». Adesso in tutti i più importanti Comuni vengono realizzati e gestiti dai privati e gli utenti possono usufruire di parcheggi a tariffe concordate con i Comuni. Faccio questo esempio per dire che sulle opere pubbliche secondo me dovremmo andare più in questa prospettiva. Pertanto, immagino per l'ANAS un ruolo strategico importante, ma poco somigliante al soggetto del passato: è con un'ANAS nuova che dobbiamo discuterne i contorni e le linee, ma è necessario tener conto di questi condizionamenti finanziari.

*SALVINO.* La spesa aumenta e la proposta che avanziamo riguarda la costituzione di un'*Authority* per l'intero settore dei trasporti che abbia anche un braccio operativo, l'ANAS, per la parte che concerne le autostrade. Questa è la nostra proposta; se l'ANAS deve vendere il 30 per cento della SITA, si proceda pure. Riteniamo infatti che debba esserci un organo di regolamentazione e di controllo sulle 24 società concessionarie, che sia l'ANAS o meno. Noi proponiamo che tale organo sia l'ANAS e siamo pronti ad un confronto a tale proposito, purché non si escluda da subito che l'ANAS non sarebbe in grado di svolgere tale ruolo.

La percentuale del 50 per cento indicata da EUROSTAT fa riferimento alle spese correnti, non riguarda quindi l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, altrimenti il discorso sarebbe risibile. Secondo la CISL, l'ANAS è in grado di recuperare il 50 per cento delle spese correnti, altrimenti non si capirebbe perché Benetton faccia pagare la *royalty* sul carburante. Mi spiego meglio: quando ci si rifornisce di carburante sulle autostrade, si paga una cifra che andrà alla società concessionaria; questo non accade invece sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Ripeto: secondo noi, è possibile recuperare la percentuale di cui parla EUROSTAT.

Vorrei altresì ricordare che noi abbiamo lavorato e lottato affinché l'ANAS continuasse ad essere un ente pubblico economico: non sono stati certamente i sindacati ad appoggiare la scelta di trasformarla in una società per azioni. Noi abbiamo subito tale scelta: è stata una «marachella» di Tremonti per escludere l'ANAS dalle spese (operazione corrispondente allo 0,3-0,4 del PIL) e contabilizzarla altrove. Queste considerazioni noi le abbiamo anche scritte in più occasioni.

Non so cosa abbia sostenuto il ministro Di Pietro questa mattina; noi comunque non vogliamo che l'ANAS torni nel settore del pubblico impiego perché sarebbe un grave errore, ma siamo sempre pronti e disponibili a ragionare su questo punto. I segretari generali della CGIL, CISL e

UIL hanno chiesto un incontro al ministro Di Pietro; spero che si valuti attentamente la situazione. Siamo pronti alle novità, ben sapendo che per continuare una grande storia vi è l'esigenza di confrontarsi sulle novità e sulle riforme da intraprendere.

Qualcuno di voi forse ricorderà quando D'Angiolino procedette all'appalto delle autostrade A24 e A25. Egli chiese che l'ANAS ottenesse un canone da queste due autostrade, corrispondente a 100 milioni di euro, pari a circa 200 miliardi di vecchie lire. In altri casi la situazione è stata diversa. Allora, a mio parere, bisogna capire perché le società concessionarie dispongono di un potere così grande: questo mi pare il punto fondamentale.

L'ANAS deve poter disporre della capacità di controllare il *core business*, ossia la manutenzione e il controllo sulle società concessionarie. Tutte le restanti attività vedono agire l'ANAS un po' come un taxi: richieste di svolgere l'alta sorveglianza sulla Salerno-Reggio Calabria, sulla Catania-Siracusa o altri casi del genere. In conclusione, voglio precisare che ben venga l'*Authority* per quanto riguarda l'attività di regolazione, ma nessuna *Authority* può controllare gli imprenditori che lavorano.

*MASELLI.* Vorrei svolgere alcune precisazioni, la prima delle quali riguarda la «trasmigrazione» dei 50 dirigenti paventata dal senatore Martinat.

MARTINAT (AN). Ne avete parlato voi.

*MASELLI.* Vorrei precisare che, come esponente della UIL ANAS, non sono a conoscenza di questa «trasmigrazione biblica». Sono comunque d'accordo con quanto affermato dal senatore Brutti. Accade spesso che un nuovo presidente porti con sé alcuni dirigenti, magari per aumentare alcune professionalità considerate carenti. In questo caso non si potrebbe parlare di trasmigrazione. A me non risulta che ciò sia accaduto, quindi mi tiro fuori da questa eventuale polemica, non per ignavia, ma perché preferisco esprimermi sulla base di dati di cui sono a conoscenza. Tutto il resto lo considero poco rilevante.

Ribadisco che i sindacati non volevano che l'ANAS si trasformasse in società per azioni; ci siamo trovati di fronte a questo cambiamento, ma eravamo contrari perché, a mio parere, è veramente difficile che si riesca ad ottenere il 50 per cento di introiti: questo è il punto fondamentale che ci ricorda EUROSTAT; non si può portare l'ANAS fuori dal perimetro della pubblica amministrazione. Personalmente non mi considero un tradizionalista, ma ritengo che fino a quando si rimarrà nella pubblica amministrazione e il Ministero dell'economia e delle finanze continuerà ad essere azionista unico dell'ANAS, gli stipendi verranno pagati e forse si riuscirà anche a ricavare risorse per portare avanti gli investimenti ed altre attività. Se, viceversa, l'ANAS dovesse uscire dalla pubblica amministrazione e dal controllo esercitato dal Tesoro, per il personale dell'azienda e per la collettività la situazione peggiorerebbe.

Per quanto riguarda il discorso secondo il quale l'ANAS deve mantenere le sue partecipazioni ed estenderle a quelle di altre società, mi dichiaro d'accordo. Ciò sarebbe fondamentale al fine di ricavare degli introiti sicuri.

*FANELLI.* Signora Presidente, intervengo come responsabile del settore ANAS della FILT CGIL per svolgere alcune considerazioni.

Vorrei porre al centro del dibattito un tema richiamato dal senatore Brutti. Dal nostro punto di vista, la questione del rapporto tra la società per azioni ed un altro soggetto è dirimente per ciò che concerne il ruolo dell'ANAS nel rapporto con le società concessionarie. In parte noi abbiamo sollevato tale questione con grande chiarezza. Al momento della trasformazione in società per azioni, ritenevamo che questo elemento di cambiamento togliesse autorevolezza all'ANAS e al ruolo istituzionale svolto dall'ente pubblico economico; ritenevamo infatti che sarebbe stato messo in crisi il rapporto di autorevolezza con le società concessionarie.

Tale aspetto si collega al problema del rapporto di partecipazione alle altre società concessionarie. Se l'ANAS mantenesse, come noi auspichiamo, la capacità di controllare l'intero sistema viario nazionale, allora è ovvio che scatterebbe un sistema di incompatibilità: non si può avere la gestione di un pacchetto azionario e, contemporaneamente, esercitare un ruolo di controllo su di esso. È evidente che in una situazione in cui l'ANAS rimanesse una società per azioni si porrebbe un problema a cui la politica dovrebbe rispondere con saggezza.

Nel nostro Paese esiste un problema relativo alle risorse finanziarie. Nell'ambito del sistema stradale, l'unico mezzo che permette di ricavare risorse e di attrarre capitali privati è il pedaggio. Se si ha questa consapevolezza, diventa evidente che, a differenza di altri Paesi europei, che mantengono intatto il patrimonio stradale nazionale con una rete nazionale d'interesse gratuita, l'Italia si sta incamminando, probabilmente per un problema finanziario (ma la politica deve fornire risposte anche in questo campo), verso un sistema in cui, mentre le strade diventano progressivamente più sicure ed è possibile fare investimenti, il cittadino, che ha già fornito un finanziamento con la finanza pubblica, si ritrova a pagare una seconda volta tramite il pedaggio.

I cittadini di questo Paese hanno già pagato il pedaggio (peraltro anche molto caro) nel nostro sistema concessionario autostradale, perché sappiamo bene come è stato gestito il complesso delle concessioni. Dal nostro punto di vista, al momento della privatizzazione, probabilmente non vi è stato un vero adeguamento della struttura dell'ANAS al nuovo modello, tale da assicurargli un reale controllo sulle concessionarie.

Nella fase attuale è importante sottolineare che controllare le concessionarie non significa, secondo noi, controllare solamente le tariffe o i piani finanziari, ma vuol dire monitorare l'efficacia e la funzionalità del sistema degli appalti che gravano enormemente sulle concessionarie, così come sull'ANAS, che è la prima stazione appaltante di questo Paese. Riteniamo che le concessionarie, ad esempio, gestiscano altrettante gare

d'appalto. Quindi, parimenti, chi controlla l'efficacia, anche in un sistema spezzettato qual è stato in quest'ultima fase con l'introduzione del *general contractor*, la qualità della realizzazione di queste opere? Ci vuole un soggetto tecnico abilitato a tale funzione.

Non ci siamo innamorati dell'idea di questo controllo dell'ANAS, ma pensiamo che lo Stato debba dotarsi di uno strumento tecnico adeguato per controllare anche la qualità degli interventi. Nella situazione descritta credo che lo Stato debba attrezzarsi anche in questa direzione, altrimenti è chiaro che dovrà dotarsi di un soggetto abilitato allo scopo, che sappia svolgere tale funzione e che lo sappia fare ancora meglio se integrato in un sistema di conoscenze e di *know how* che riguardi i cantieri stradali e la viabilità.

PRESIDENTE. Ringrazio tutte le rappresentanze sindacali per il loro prezioso contributo. Avremo sicuramente occasione di entrare nel merito delle proposte che – ci auguriamo – saranno formulate.

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

*I lavori terminano alle ore 16,55.*