



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 10

**BOZZE NON CORRETTE**

*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

127<sup>a</sup> seduta: martedì 27 novembre 2007

Presidenza della presidente DONATI

**I testi contenuti nel presente fascicolo — che anticipa a uso interno l'edizione del Resoconto stenografico — non sono stati rivisti dagli oratori.**

**I N D I C E****Seguito dell'audizione del presidente dell'ANAS S.p.A. sul piano degli investimenti 2007-2011 e sul piano economico-finanziario 2007-2052 dell'ANAS S.p.A., nonché sulle convenzioni autostradali**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 19, 23	CIUCCI . . . . .	Pag. 13, 16, 17 e <i>passim</i>
CICOLANI (FI) . . . . .	7, 16, 17 e <i>passim</i>		
GRILLO (FI) . . . . .	3		
MARTINAT (AN) . . . . .	12, 21, 22		
MAZZARELLO (Ulivo) . . . . .	12, 18		

---

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana per le autonomie-Partito Repubblicano Italiano-Movimento per l'Autonomia: DCA-PRI-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico-L'Ulivo: PD-Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Sinistra Democratica per il Socialismo Europeo: SDSE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Costituente Socialista: Misto-CS; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Imm; Misto-La Destra: Misto-LD; Misto-Movimento politico dei cittadini: Misto-Mpc; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur; Misto-Sinistra Critica: Misto-SC.*

*Interviene il presidente dell'ANAS S.p.A., dottor Pietro Ciucci, accompagnato dai condirettori generali, dottor Stefano Granati e avvocato Carlo Bucci, dal capo ispettorato vigilanza concessioni autostradali, architetto Mauro Coletta, dal capo servizio pianificazione strategica, ragioniere Erminio Graziosi, dal direttore relazioni esterne e rapporti istituzionali, dottor Giuseppe Scanni, e dal capo servizio rapporti istituzionali, avvocatessa Roberta Lancetti.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,15.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

**Seguito dell'audizione del Presidente dell'ANAS S.p.A. sul piano degli investimenti 2007-2011 e sul piano economico-finanziario 2007-2052 dell'ANAS S.p.A., nonché sulle convenzioni autostradali**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione dell'ANAS S.p.A. e sullo stato delle concessioni autostradali in Italia, sospesa nella seduta del 20 novembre scorso.

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

È oggi previsto il seguito dell'audizione del presidente dell'ANAS S.p.A. sul piano degli investimenti 2007-2011 e sul piano economico-finanziario 2007-2052 dell'ANAS S.p.A., nonché sulle convenzioni autostradali.

Ringrazio moltissimo per la sua disponibilità il dottor Ciucci, che già la scorsa settimana ha partecipato a una lunga seduta presso la nostra Commissione, nella quale ha avuto inizio la sua audizione, durante il cui svolgimento è sorta l'esigenza di aggiornare i nostri lavori ad oggi per consentirne la conclusione.

GRILLO (*FI*). Signora Presidente, esordisco dicendo che la volta scorsa ho ascoltato e poi letto con attenzione la relazione del presidente Ciucci, che giudico corposa, organica e puntuale (ringrazio peraltro per l'opportunità di svolgere oggi pomeriggio la prosecuzione dell'audizione). Mi limiterò a porre alcune brevi domande, sperando di ricevere delle risposte sugli argomenti che solleverò.

Riconosco al dottor Ciucci una preparazione e un'esperienza non discutibili sulle questioni di natura finanziaria. L'abbiamo detto al ministro Di Pietro; purtroppo, non tutti dispongono di uguale preparazione finan-

ziaria e quindi, quando ci si avventura in considerazioni contabili e finanziarie di tipo tecnico, si finisce per non capire.

Registriamo anzitutto – sulla base di quanto è scritto nella sua relazione, dottor Ciucci – che il bilancio dell'ANAS per il 2005 è stato approvato. L'altro giorno abbiamo chiesto al Ministro se si ricordava di avere dichiarato, in questa Commissione, che in quel bilancio vi era un buco di 5 miliardi di euro (ripeto: 5 miliardi di euro). Il «Corriere della sera» aveva enfatizzato le parole del Ministro, come accade spesso sui giornali, parlando in prima pagina di un buco nel bilancio dell'ANAS di 5 miliardi di euro; questo argomento rimase sulle prime pagine dei giornali per un paio di mesi, con un seguito di polemiche e di osservazioni critiche. Registriamo ora che il 6 aprile 2007 è stato approvato il bilancio per il 2005 e che non risulta traccia di questi buchi.

Un'affermazione soprattutto mi sembra importante nella sua relazione, dottor Ciucci (le do atto del fatto che si tratta di un'affermazione piuttosto precisa): lei dice che un'attenta ricostruzione, analitica e sistematica, delle correlazioni tra fonti ed impieghi per circa 100.000 commesse aperte ha consentito di confermare che l'ANAS ha un equilibrio finanziario nell'esecuzione dei lavori programmati. Poiché ciò viene detto da una persona competente in ambito finanziario, come il dottor Ciucci, registro il fatto che nella polemica dell'anno scorso avevamo ragione noi nel dire che il Ministro era fuori dal seminato. Perché il Ministro ha affermato questo? Perché – lo dico a posteriori – in questo modo è riuscito ad ottenere l'anticipata decadenza del precedente consiglio, con la scusa che vi era un bilancio pieno di buchi e scassato. Per senso delle istituzioni, presidente Ciucci, noi siamo contenti che le cose siano andate così; sarebbe infatti stato per noi motivo di preoccupazione dover dare ragione a questo Ministro, che evidentemente non ha molta confidenza né con i bilanci, né con i conti, né con le questioni di natura tecnico-finanziaria.

Nella sua nota si fa poi riferimento all'insufficienza delle risorse contenute nella finanziaria. In questo caso, non dobbiamo rivolgere la polemica politica verso di lei, dottor Ciucci, ma piuttosto verso questo Governo, che si ritrova i «tesoretti», ma non li impiega per aumentare gli stanziamenti in conto capitale da destinare alla realizzazione degli investimenti strutturali di cui ha bisogno il nostro Paese.

Vorrei aggiungere sinteticamente un'ulteriore osservazione. Registriamo con interesse i riferimenti alla nuova organizzazione dell'ANAS (lei fa riferimento alla relazione dell'Alto commissario contro la corruzione); è positivo questo tentativo, che mi sembra in atto, di organizzare le cose diversamente. Gradirei però che lei ci dicesse qualcosa in più su tre sottocapitoli, che mi paiono problematici. Cosa è stato fatto concretamente per l'accelerazione degli investimenti? I risultati, confrontati con quelli dell'anno precedente, non mi sembrano lusinghieri.

In secondo luogo, la gestione delle riserve ha dato adito, in passato, a situazioni di grande tensione con le imprese. Si dice che è stato istituito un ufficio, con competenze anche esterne all'ANAS; ma ricordo che sulla questione delle riserve c'era un meccanismo piuttosto penalizzante quanto

a durata della composizione della controversia. Allora, oltre ad avere creato questo ufficio, mi chiedo cosa concretamente sia stato fatto per accelerare la definizione di queste riserve avanzate dalle imprese che hanno vinto appalti.

Una terza riflessione riguarda gli arbitrati. Fare polemica politica sarebbe facile. Noi ovviamente abbiamo contestato e contestiamo la norma contenuta nell'articolo 86 del disegno di legge finanziaria; immaginare che tutte le imprese pubbliche non possano più fare ricorso agli arbitrati ci sembra infatti un'esagerazione. A titolo di riflessione devo dirle che, stante la condizione della giustizia ordinaria in Italia, non siamo molto convinti che affidarsi alla giurisdizione ordinaria per dirimere le dispute con le imprese sia una soluzione positiva per definire al meglio queste situazioni (pur augurandoci che le cose vadano nel modo migliore).

Per quanto riguarda il nuovo modello di ricavo, siamo assolutamente d'accordo sui pedaggi ombra, che avevamo anche noi preso in considerazione nella passata legislatura; siamo inoltre d'accordo sul canone di disponibilità. C'è però un punto politico che dobbiamo chiarire tra di noi. Evidenziando il ruolo futuro dell'ANAS nella logica di un ente che deve muoversi sul mercato, lei immagina che l'ANAS in prospettiva possa subentrare nelle concessioni in scadenza. La questione va chiarita e sarebbe bene che lei formulasse qualche opinione più precisa. In questo caso esplodono infatti le contraddizioni dell'ANAS, che è un ente pubblico: se ci sono dei privati che rinunciano a gestire le autostrade e l'ANAS subentra ad essi, non c'è niente di male ma, nel momento stesso in cui si dice che si intende fare dell'ANAS una S.p.A, che si muova secondo criteri di economicità perseguendo un equilibrio economico-finanziario, portandola fuori dal perimetro della pubblica amministrazione (quindi con i ricavi che raggiungano almeno il 50 per cento), si pongono i problemi perché non capisco come si possa configurare la prospettiva di un'ANAS che, nel contesto di una logica privatistica, disincentiva i privati ad intervenire e a loro si sostituisce.

A me sembra che, dopo tutte le esperienze precedenti, dovremmo andare in tutt'altra direzione. Questo non perché abbiamo inserito nella nuova Costituzione il concetto di sussidiarietà orizzontale (cioè i privati possono fare tutto e quello che i privati non fanno lo deve fare lo Stato), ma perché sarebbe contraddittorio con la prospettiva di una gestione di tipo privatistico, sia pure giuridicamente corretta.

Capisco che abbiamo sempre nella memoria la realtà di alcuni gestori che sicuramente non hanno rispettato i piani finanziari e hanno realizzato utili esagerati. Su questo la Commissione è d'accordo, ma non da ieri, non solo da quando abbiamo incontrato il Ministro, ma anche da prima, con il suo predecessore. Queste cose non vanno bene, stonano; i piani finanziari devono essere rispettati. Però, per fare rispettare i piani finanziari (come lei sa e lo sanno sicuramente i suoi collaboratori, in particolare le persone che seguono da anni questo settore), non c'era bisogno neppure di nuove leggi; bastava adoperare le clausole contrattuali inserite nelle convenzioni che avete stipulato e quindi obbligare le concessionarie a rispettare i piani.

Comunque il ruolo dell'ANAS, che gestisce in proprio tratte autostradali, a me non è chiaro come prospettiva politica e lo trovo contraddittorio rispetto ad un *trend* che dovrebbe semmai esaltare il ruolo di controllore di queste realtà operative da parte dell'ANAS. Le faccio un esempio che mi sta a cuore, provenendo dalla Liguria. Com'è noto, in Liguria da anni, dal 2001, si parla del nodo di Genova. L'ingegner Gamberale è venuto da noi almeno tre volte a dire che è il nodo più trafficato d'Italia; non lo è quello di Bologna o di Firenze o di Milano, ma quello di Genova per via del traffico proveniente dalla Francia, da Torino, da Milano.

È stato fatto un progetto per realizzare l'anello completo, la Gronda di ponente e la Gronda di levante. L'attuale Giunta regionale, non si capisce bene per quale motivo, ha cancellato la Gronda di levante nelle priorità immaginando che tutto si possa risolvere solo con la Gronda di ponente. Per noi, viceversa, è necessario realizzare l'intera Gronda, però è successo un fatto che chiama in causa il mancato protagonismo dell'ANAS. Cosa è accaduto? Per la Gronda di ponente, il sedime è attualmente in gestione alla società Autostrade per l'Italia ed era impossibile immaginare altri protagonisti. Quindi si è trattato con questa società e si è detto che si sarebbero aumentate le tariffe in modo che con il finanziamento fosse possibile realizzare la Gronda nuova.

Sulla Gronda di levante questo non è stato possibile perché il tracciato, avallato dalla Regione e già approvato da tutti i Comuni, prevede di organizzare questa tangenziale ben oltre i due o tre chilometri dall'attuale sedime. Una società ha presentato una proposta ed è successo che la società Autostrade, evidentemente non contenta di questo, ha sempre rifiutato di sedersi attorno ad un tavolo con questa società proponente. Pertanto, non essendo stato possibile realizzare un incontro ed organizzare il punto di collegamento fra la Gronda di ponente e la Gronda di levante, è caduto tutto.

In tutta questa vicenda l'ANAS ha fatto lo spettatore, quando invece, secondo la mia opinione, proprio nell'interesse pubblico che in questo caso si doveva perseguire, avrebbe dovuto costringere i concessionari a sedersi attorno ad un tavolo per convenire sull'ipotesi di tracciato e anche a calcolare i flussi di traffico che avrebbero originato il piano economico e il conto economico della società.

Pertanto, in prospettiva, vedo un ruolo ancora più importante dell'ANAS soprattutto a livello di ente di controllo, di vigilanza; vedrei un'ANAS che incentiva le proposte di *project finance*. Non me ne vorrà se lo dico (io l'ho votato), ma rimango convinto che sicuramente sulla tratta Salerno-Reggio Calabria sarà difficile immaginare delle ipotesi di *project* che non siano costose, quindi con un contributo elevato da parte dello Stato. Però che si continui a pensare, sotto mutate spoglie (adesso ci sono le società regionali), di andare al Nord dando il contributo dello Stato per fare tronchi autostradali, mi sembra poco coerente con la realtà del bilancio dello Stato e del bilancio dell'ANAS, perché in quel caso la tariffa si può pagare di certo modificando quello che ha fatto il ministro Di Pietro quando ha cancellato il diritto di prelazione, con una manifestazione di volontà più con-

vinta rispetto alla prospettiva di coinvolgere il capitale privato nella realizzazione di tronchi autostradali soprattutto al Nord.

L'ultima domanda – e mi scuso per la lunghezza del mio intervento – riguarda le concessioni che state sottoscrivendo e quelle che avete sottoscritto. Cosa sta succedendo alla società Autostrade? Mi risulta che la proposta di concessione non vada avanti, ci sono dei rilievi; mi sembra che il Ministro abbia già detto che è tutto a posto, ma che non ci sono ancora tutti i pareri favorevoli necessari. Un aggiornamento in ordine a quanto sta accadendo ad oggi sarebbe molto gradito.

CICOLANI (*FI*). Anche il mio intervento non sarà brevissimo perché sarà condito di una serie di considerazioni. Chiedo scusa se, non avendo potuto leggere il resoconto della scorsa seduta, farò delle domande che magari altri colleghi hanno già posto.

Volevo fare alcune osservazioni che sono emerse nel corso dell'audizione del ministro Di Pietro. È risultato, nel complesso dell'audizione, anche per domande poste da colleghi della maggioranza, lo scenario di un'azienda ANAS che non ha proceduto verso nuovi appalti praticamente da un anno e mezzo a questa parte. I primi appalti sono quelli che sono stati banditi adesso sulla tratta Ragusa-Catania e su poche altre tratte.

Con il presidente Ciucci, che personalmente apprezzo molto, vorrei fare un'operazione verità. Il ministro Di Pietro sostiene sostanzialmente che non hanno fatto nuovi appalti perché, con le risorse rese disponibili dall'economia, si è dovuta coprire la continuazione dei precedenti lavori. Dopo più di un anno di gestione dell'ANAS, con l'onestà intellettuale di cui è capace il presidente Ciucci, vorrei capire quanto sia dovuto (noi lo sappiamo bene, la nostra Commissione rese un parere in questo senso sulla legge finanziaria relativa al 2006) a mancanza di risorse (che poi a luglio 2006 sono state stanziare dal Governo) e quanto invece sia attribuibile al mancato funzionamento della struttura dell'ANAS. Infatti io ritengo che ci sia anche un problema di efficienza della struttura.

Secondo punto: ammesso e non concesso che ci sia stato un problema di risorse in relazione ai nuovi lavori, non è detto che in mancanza di risorse non si possano fare azioni rilevanti all'interno di una struttura come l'ANAS, che comunque ha il compito di gestire il tema della mobilità del nostro Paese, dato atto che l'84 per cento del traffico in Italia si muove su gomma e che, pur non avendo la concessione di tutte le strade nel nostro Paese, sicuramente ha il ruolo più rilevante.

Si sarebbe potuto sviluppare il tema, forse di più di quanto sia stato fatto, della finanza di progetto già avviata. In proposito pongo una seconda domanda specifica che si riferisce, a titolo esemplificativo, a temi più prettamente dell'Italia centrale. Mi risulta che per l'autostrada A12 Livorno-Civitavecchia la Regione Toscana abbia ormai approvato in via definitiva il tracciato. Quanto osta – ahimé! – la mancata approvazione della Regione Lazio? Che ruolo sta esercitando l'ANAS in questo senso? Ha abbandonato l'idea del corridoio Berlino-Palermo e, quindi, del corridoio tirrenico? Vuole realizzarla all'interno di una società mista tra Regione

Lazio e ANAS? A che punto sono la SR 148, la cosiddetta Pontina, e la Venafro-Teroli? In altri termini, come si sta affrontando la questione delle arterie trasversali?

Mi interessava, inoltre, avere notizie sul corridoio 5-bis, sulla E45 Venezia-Orte, sulla Orte-Civitavecchia, con l'autostrada del mare a Civitavecchia, e sul raddoppio del grande raccordo anulare. Perché parlo di questo sistema? Perché è l'esempio di come io vedo l'azione dell'ANAS. Il grande raccordo anulare è un elemento di transito di una parte relevantissima del traffico dell'intero Paese; è un ramo stradale praticamente bloccato per otto ore al giorno circa e con l'immissione del corridoio tirrenico sarebbe bloccato per due terzi della giornata. Allora, il compito dell'ANAS – per come la vedo io – è anche quello di fornire un grandissimo supporto tecnico al decisore statale perché non può consentire di convogliare un insieme di traffico su un muro che poi non si supera. È necessario mettere a disposizione dei decisori politici una serie di elementi che facciano assumere decisioni appropriate per la collettività.

Questo è il nodo di Roma e del Lazio nel suo complesso che è in gran parte affrontabile in termini di finanza di progetto. Vorrei capire come si sta muovendo l'ANAS in tale vicenda, considerando che questa è cruciale nel nostro Paese tanto quanto il corridoio 5 che riguarda il Nord.

In questo quadro, emerge anche il comportamento in ordine alle concessioni: nel nostro Paese, essendo circa il 70 per cento della viabilità affidata a un unico concessionario, si pone un problema non soltanto nei termini espressi dal presidente Grillo, ma anche di *antitrust*. In questo quadro l'ANAS può, secondo me, avere un ruolo. L'ANAS, per come la vedo io, deve operare realmente come concessionario, che in via transitoria può anche essere accettato, e contribuire ad ammodernare il rapporto concessorio. Alcuni mesi fa nell'audizione con la società Aeroporti di Roma è emerso un concetto relevantissimo, secondo me, per il nostro Paese: alcuni decenni or sono le concessioni hanno aiutato moltissimo il nostro Paese a svilupparsi e ad ammodernarsi anche culturalmente nella capacità di finalizzare le energie del Paese e nel regolarle all'interno di obiettivi condivisi. Il sistema ha bisogno di un ammodernamento e l'ANAS, secondo me, deve avere un ruolo decisivo perché, dal punto di vista delle concessioni, insieme all'ENAC, è l'elemento più rilevante di cui dispone il Paese. Deve, pertanto, produrre uno sforzo culturale, prima che economico.

Sotto tale profilo non smetterò mai di dire che questo tema non può essere sganciato dal concetto di merito nel lavoro. È ormai da alcuni anni che lo ripeto e, tra l'altro, ricordo che è stata varata anche una riforma legislativa in cui si richiama tale principio che, però, non si riesce ad applicare. Sulla prima pagina del «Corriere della Sera» di oggi c'è un articolo di Pietro Ichino che parla del merito nel lavoro e che condivido in pieno. Nel nostro Paese oggi non riusciamo ancora a misurare i servizi. Mentre è semplice calcolare la produttività in un lavoro materiale come può essere la costruzione di un muro (se un operaio realizza, per esempio,



un metro quadrato l'ora ed un altro 0,8 metri quadrati, si sa chi lavora di più), nei servizi non riusciamo a misurare l'efficienza e a regolarla anche contrattualmente. Se non passiamo tutti attraverso un processo che esprima la produttività nei servizi, questo Paese non riuscirà a far convogliare le energie che ha in un sistema regolato. C'è, quindi, bisogno che l'ANAS – come tutte le altre aziende di Stato di questo livello, che viaggiano ormai con vent'anni di ritardo – adotti un sistema di qualità.

Noi abbiamo molte più energie naturali del sistema anglosassone: i nostri studenti quando vanno a studiare nelle università straniere sono i primi in tutto perché abbiamo un sistema scolastico migliore. Mio figlio sta studiando a Londra e mi racconta di quanto sia più facile per lui appropiarsi determinati concetti rispetto a ragazzi del *far east* di cui sentiamo parlare come fossero chissà quali fulmini di guerra. Quindi, non abbiamo nulla da invidiare a nessuno. Abbiamo però, come Paese, il dovere – e secondo me negli ultimi non siamo riusciti a farlo – di convogliare queste energie e, quindi, di dare delle regole adatte ad un Paese in cui ormai il settore terziario ha di gran lunga superato quello primario. Nonostante ciò, da questo punto di vista non abbiamo ammodernato il sistema e, in questo senso, l'ANAS, secondo me, deve avere un ruolo centrale.

Queste considerazioni le ho fatto anche quando eravamo al Governo e qualcosa abbiamo fatto: l'ANAS prima, per esempio, non aveva un'ingegneria centrale; ogni compartimento si faceva i suoi progetti, ma per lo meno questo aspetto è stato affrontato e risolto. Mi rendo conto che sono processi lenti e che non è facile modificare e ammodernare un'azienda che ha 6.500 dipendenti perché bisogna fare formazione ed essere fortemente volitivi all'interno dell'azienda, però in un periodo di abbondanza di risorse, occorre almeno fare queste cose.

Sempre in tema di concessioni, bisogna che facciamo un'altra operazione di natura culturale anche se siamo in una situazione di scarsità di risorse. Abbiamo ingaggiato in Europa una battaglia che non abbiamo vinto per poco. Questo lo dico soprattutto agli amici di Rifondazione. Sappiamo che per noi è praticamente impossibile accedere a una quantità di risorse, pari a quelle che servirebbero al sistema degli investimenti per le opere pubbliche, nell'attuale quadro di regole comunitarie previsto per la costruzione dei bilanci dello Stato.

Anche se ci fossimo noi al governo del Paese, pur avendo sicuramente più inclinazione e minori divisioni al nostro interno in tema di investimenti pubblici, credo che sotto questo profilo incontreremmo comunque delle oggettive difficoltà.

Abbiamo condotto una battaglia per cercare di far capire tutto questo a livello europeo, sottolineando come il nostro Paese, avendo una collocazione periferica rispetto al cuore dell'Europa, per potere essere connesso al resto del continente, necessiti anche di maggiori investimenti. Ripeto, per noi la politica dei corridoi transeuropei e dei valichi è irrinunciabile e in tal senso occorrono risorse più consistenti di quelle che, tanto per essere chiari, servono alla Francia o alla Germania. In tal contesto abbiamo pertanto richiesto di considerare all'interno del 3 per cento la quota d'am-

mortamento relativa all'investimento e non l'intero investimento. Questa è una battaglia che però non abbiamo vinto e che dobbiamo invece continuare a combattere perché siamo di fronte ad un qualcosa di irrinunciabile per il nostro Paese, che esula da quello che poi si intende concretamente realizzare, argomento sul quale ovviamente la discussione è sempre aperta.

C'è poi un'altra questione da considerare, rispetto alla quale alcuni, come la presidente Donati, negli ultimi decenni hanno riportato invece delle vittorie, e lo dico naturalmente con ammirazione: mi riferisco al modo con il quale all'interno del nostro Paese si valutano le opere pubbliche. Se non è stato possibile vincere la battaglia cui ho appena fatto cenno, diventa allora fondamentale vincerne un'altra su cui di seguito mi soffermo e rispetto alla quale l'ANAS, come soggetto concessionario e promotore di finanza di progetto, rappresenta un elemento centrale. Nel merito, va considerato che quando si è in presenza di un'infrastruttura pubblica e quindi della realizzazione di una nuova opera, in nessun caso risulta facilmente enucleabile sia la quantità di risorse statali realmente necessarie, sia quelle che, al contrario, ritornano allo Stato per effetto della realizzazione di quell'opera. Mi riferisco alle risorse derivanti dal gettito IVA, o dalle accise sui carburanti utilizzati per i mezzi che lavorano alla costruzione di quella determinata opera o dall'IRPEF degli operai. Non mi sto peraltro riferendo a progetti ad area vasta in cui l'ANAS dovrebbe dare un contributo anche in termini di esempio, cosa che sta concretamente già facendo nell'ambito del progetto Quadrilatero. Ripeto, in termini di ritorno economico determinato dagli investimenti statali, non possiamo continuare a ragionare come se dovessimo ammortizzare il 100 per cento degli investimenti medesimi, perché questo non corrisponde assolutamente alla verità. La mia affermazione naturalmente non nasce dall'intento di realizzare un numero maggiore di opere pubbliche, ma semplicemente dall'opportunità che personalmente ravviso di condurre un'operazione verità su un tema rispetto al quale – lo ribadisco – ritengo fondamentale condurre una battaglia a livello europeo, soprattutto nell'eventualità di riportare un insuccesso sul piano degli ammortamenti. Quella che in sostanza si chiede è la possibilità di considerare la spesa che realmente si effettua e non quella virtuale, perché è di questo che stiamo parlando. E questa è un'operazione verità che prescinde dalla quantità di opere che si intendono realizzare, proprio perché da troppo tempo nel nostro Paese ragioniamo in termini di finanza di progetto in modo del tutto falso. Ricordo che varammo addirittura una norma che stabiliva che lo Stato in termini di contributo pubblico non potesse mettere nella concessione più del 40 per cento, laddove sono pienamente convinto che il ritorno dello Stato rispetto alla realizzazione di un'opera pubblica corrisponda a ben più del 40 per cento, e quindi ciò significa che lo Stato contribuisce in modo inferiore all'ammodernamento del sistema Paese rispetto a quanto invece ne ricava, non in prospettiva, ma nell'immediato.

Questa rappresenta quindi un'operazione culturale a cui sarebbe importante che l'ANAS potesse dare il suo contributo e che rappresenterebbe una rivoluzione per il nostro Paese.

Approfitto del tempo che mi rimane per rivolgermi non solo e non tanto al presidente Ciucci ed ai colleghi presenti quanto al Paese, proprio per lasciare memoria delle nostre osservazioni.

Porrò quindi due questioni molto semplici, per poi chiudere il mio intervento con una considerazione.

La prima. In che termini sta operando l'ANAS in ordine alla restituzione della rete stradale all'azienda da parte delle Regioni? È infatti fondamentale ricostruire tale rete che può essere definita tale solo quando non vi sono interruzioni sul suo percorso, interruzioni che oggi invece si riscontrano.

Mi risulta peraltro che in molti casi le Regioni abbiano manifestato l'intenzione di procedere ad altre restituzioni, processo questo che a mio avviso generalmente va favorito, posto che la regionalizzazione della rete stradale in alcuni casi è stata frutto di decisioni affrettate rispetto alle quali sarebbe invece opportuno un ripensamento.

La seconda questione riguarda la società Ponte sullo Stretto di Messina. Nel merito mi risulta che vi sia un accordo e che in base ad esso i fondi siano stati ripartiti. Mi interesserebbe pertanto conoscere più approfonditamente la situazione contrattuale e avere lumi in ordine al rapporto con il concessionario. Devo dire che al riguardo le dichiarazioni del ministro Di Pietro mi hanno molto sorpreso visto che ha affermato che il *general contractor* realizzerà il progetto esecutivo.

L'ultima considerazione riguarda la sicurezza stradale per far fronte alla quale è stata segnalata scarsità di risorse.

Personalmente sono dell'avviso che, rispetto alla sicurezza stradale, in questo nostro Paese da troppo tempo l'ANAS svolge un ruolo ed un'azione marginali che, al contrario, andrebbero rafforzati. Quello della sicurezza stradale è infatti un tema che non attiene solo alle regole e che non coinvolge soltanto la Polizia stradale o il Ministero dell'interno considerando che esso pone anche problemi di pianificazione e di investimenti sotto il profilo della manutenzione straordinaria della rete. Non credo infatti che non si possa non concordare sul fatto che viviamo in un periodo in cui si è rotto il rapporto tra l'utente e la segnaletica stradale, che generalmente non viene considerata credibile e che quindi non viene rispettata, laddove vi è invece la necessità di ristabilire tale rapporto.

Ripeto, credo che effettueremmo un'operazione di sicurezza stradale se ristabilissimo quel dialogo tra gli utenti della strada e le regole che si esplicano attraverso la segnaletica stradale per essa intendendo quella orizzontale, l'uso dei colori e quant'altro, immaginando anche di poter apportare delle innovazioni. Ritengo che in questo ambito l'ANAS possa ricoprire un ruolo molto importante ed in tal senso mi permetto di avanzare un suggerimento ed un auspicio. Mi riferisco alla possibilità di creare all'interno dell'azienda un'apposita struttura tecnica sull'esempio del CIFI (Collegio ingegneri ferroviari italiani), che in ambito ferroviario si occupa

proprio di promuovere e diffondere una cultura del trasporto e della sicurezza ferroviari. Manca invece un'analoga struttura all'interno dell'ANAS della cui creazione sarebbe auspicabile che l'azienda si facesse promotrice soprattutto ai fini della diffusione di una cultura della sicurezza della circolazione stradale.

MARTINAT (AN). Signora Presidente, sarò molto veloce, essendo già intervenuto ampiamente nella seduta della scorsa settimana. Vorrei porre una domanda, che non è una semplice curiosità.

Dottor Ciucci, voi avete realizzato il piano prima della presentazione della legge finanziaria. Nel vostro piano è prevista un'entrata di 1,6 miliardi di euro dal sistema autostradale (dal subentro autostradale, eccetera). Nel frattempo è arrivata la finanziaria: l'articolo 37 prevede che voi gestiate la Padova-Mestre e la tangenziale in società con la Regione Veneto. Oltre ad essere personalmente in disaccordo su questa scelta, su cui ho già polemizzato la volta scorsa, devo sottolineare il fatto che gestire in società significa gestire a metà; quindi anche le entrate saranno dimezzate. Questo è il primo caso; se i successivi saranno analoghi, cioè sempre società con la Regione, la cifra di 1,6 miliardi di euro non sta più in piedi, a meno che non abbiate intenzione di raddoppiare le entrate, aumentando le tariffe in modo esponenziale per pareggiare i conti.

Inoltre, se da un lato avete concluso con la Regione Veneto questo accordo di gestione, dall'altro vi muovete in contrasto con la stessa Regione sul problema della Brescia-Padova, in quanto la Regione Veneto aveva siglato un accordo di massima con l'autostrada medesima per le tre tangenziali di Verona, Vicenza e Padova. Quest'ultimo accordo viene bypassato nella convenzione che avete portato al nostro esame; la Regione Veneto minaccia ricorsi in tutte le sedi. È evidente che in tutto questo l'ANAS deve prendere una posizione. Non può essere socia della Regione Veneto in una gestione e, allo stesso tempo, contro la stessa Regione e a favore di un'autostrada abbastanza discussa e discutibile per operazioni che ha compiuto e che sta compiendo. Cito solo il problema di quel megaparcheggio per i camion costruito con una società *ad hoc*, usando in buona parte i soldi dell'autostrada per realizzare una società a lato con gestione privatistica.

Cogliendo l'occasione, vorrei anche chiederle, dottor Ciucci, se lei sa nulla (visto che siete voi i controllori di questa società) di una consulenza di 6 milioni di euro dell'avvocato penalista Ascione, per il parere che ha dato su questa concessione. Queste posizioni un po' anomale sono cose carine da capire.

Riassumendo le questioni poste, vorrei capire se il bilancio viene ritoccato in modo sensibile e vorrei anche un chiarimento sul problema del rapporto con la Regione Veneto e sui vari controlli che voi dovrete effettuare sulle società controllate concessionarie.

MAZZARELLO (Ulivo). Signora Presidente, anch'io sono già intervenuto la scorsa settimana, ma vorrei aggiungere un'osservazione.

Su alcuni punti vi sono state risposte convincenti sia da parte del nostro ospite che da parte del Ministro; in altri casi ciò non è avvenuto, ad esempio sulla questione della gestione delle strade statali (non intendo riprendere ora tale argomento; ognuno ha la sua opinione, vedremo cosa accadrà).

Invece, sulla questione delle prospettive e della strategia di fondo sinceramente non è arrivata una risposta convincente né da parte sua, dottor Ciucci, né da parte del Ministro. Tale aspetto è stato già sottolineato dai miei colleghi; insisto nel riprenderlo, perché si chiarisca almeno la sua opinione. L'uscita dalla pubblica amministrazione viene risolta aumentando il ruolo di concessionario e non concedendo più le sub, ma tenendole per sé (è chiaro che sto cercando di dirlo in maniera molto schematica, addirittura rozza). Potrebbe esservi un disegno generale, in base al quale si intendono gestire tutte le concessioni per i prossimi cinquant'anni, oppure potrebbe esservi un disegno parziale, in base al quale si tengono le prime concessioni in scadenza (chiedo scusa per il termine non tecnico). Anche questo secondo disegno ha una sua logica; non so se, con le attuali regole, è percorribile la sua realizzazione e può avere una funzione di investimento. Se penso alla BREBEMI (con la questione di un miliardo di euro di subentro), non riesco a capire questa cosa. Che si fa, si scelgono quelle più convenienti? Mi piacerebbe capire se c'è una linea su questo punto.

Mi sembra che sia il ministro Di Pietro, sia lei, dottor Ciucci, abbiate detto che le questioni di controllo devono chiaramente essere portate fuori; tale questione è quindi da considerare risolta, almeno nelle affermazioni. Ma la prospettiva che tutte le concessioni siano in mano alla gestione di un soggetto a capitale pubblico (in maggioranza di proprietà pubblica) a me sinceramente non convince. Se non è così, vorrei capire in base a quali meccanismi e a quali criteri si scelgono le concessioni che eventualmente si intende tenere e non mettere in gara.

Per quanto riguarda le altre questioni più immediate sollevate dal senatore Grillo, mi pare di avere capito che, più che un problema con la Regione, c'è una questione di rapporto fra concessionarie o con le concessionarie eventualmente in arrivo (sulla gestione del traffico che si sarebbe eventualmente spostato da una parte all'altra e i contratti precedenti). Ma ora non voglio insistere su questo punto; mi interessa invece il punto strategico, che vorrei capire e sul quale vorrei sentire una sua opinione netta, dottor Ciucci.

*CIUCCI.* Signora Presidente, ringrazio lei e i senatori che sono intervenuti in questo seguito dell'audizione. Poiché il senatore Grillo si è momentaneamente allontanato, invertirò l'ordine delle risposte; se non ritornerà nel frattempo, le lascerò comunque agli atti.

Il senatore Cicolani ha sviluppato un intervento molto articolato, che richiederebbe un tempo lunghissimo per la risposta. Partiamo da cosa era l'ANAS un anno e mezzo fa. Pur avendo avuto nella mia attività professionale l'occasione di subentrare a molti altri nella gestione di realtà com-

plesse, credo che nessuno possa mai avere citato un mio giudizio in riferimento a chi mi ha preceduto (non mi piace e non è mi mai piaciuto farlo). Non l'ho fatto neanche in ANAS, se non tirato per i capelli, per affermare qualche posizione più puntuale. Penso comunque di poter dire che non ho ereditato una Ferrari da guidare e che ANAS non era iscritta al campionato di Formula uno; ammesso anche che fosse una Ferrari, per lo meno era rimasta senza benzina. Adesso che, a distanza di un anno e mezzo, qualcuno scopre o riscopre presunte *performance* di quell'ANAS da rimpiangere, ciò sinceramente – lasciatemelo dire una volta tanto – mi sorprende non poco, perché significa che non conosce la realtà. Allora gliela ricordo.

L'ANAS non aveva un bilancio approvato. Credo che si sia trattato del primo consiglio di amministrazione, nella storia di una grande società, che viene nominato e che non riceve dall'assemblea quello che è una sorta di testimone di staffetta, cioè l'approvazione del bilancio (normalmente, al punto uno si approva il bilancio e al punto due si nomina il nuovo consiglio di amministrazione). In ANAS questo non è successo. Ciò significa che un consiglio, che non ha visto niente della passata gestione, è stato chiamato ad approvare un bilancio quando quella gestione era finita da nove mesi abbondanti. E non è che fosse una gestione tutta rose e fiori. Abbiamo ancora adesso delle indagini aperte presso la procura del tribunale e presso la procura della Corte dei conti, quindi qualche problema qualcuno diceva che vi era.

L'emergenza ANAS non era soltanto questa, ma cantieri fermi, gare ferme, e chi l'ha dimenticato ha una memoria breve; ripeto, cantieri fermi, gare ferme, gare sospese, ma non dal mese di luglio 2006, ma dal mese di dicembre 2005, e non perché l'abbia deciso io, ma perché l'ha deciso qualcun altro. Non dico Tremonti, ma l'ha deciso comunque chi aveva la gestione dell'ANAS in quel momento e a cui spettava anche fermare la macchina se vedeva all'orizzonte qualche problema. Quindi era fermo, c'era una crisi di *governance* perché il consiglio di amministrazione non solo era dimissionario, ma aveva qualche problema di deleghe all'interno di consulenze date ai consiglieri, che non vanno date; c'era un direttore generale dimissionario che aveva sbattuto la porta dichiarando che quella era una barca senza timoniere. Però queste non sono cose che dico io e non mi dovete costringere a ricordarle, perché se poi qualcuno afferma che l'ANAS prima andava di corsa e adesso va piano, evidentemente ha una memoria assai corta.

Abbiamo fatto tante cose – credo – e mi ero permesso perfino, nelle prime pagine della relazione, di darle una traccia per dire che crediamo che la parte di emergenza in senso lato sia sostanzialmente superata; il futuro è complesso, e le osservazioni di oggi lo dimostrano, ma perlomeno la macchina è stata rimessa sulla corsia di marcia.

Si afferma che l'ANAS non ha fatto appalti negli ultimi 12-18 mesi. Questo è senz'altro vero fino all'estate dello scorso anno; non è vero dopo. Nonostante il fatto che a tutt'oggi vi sia la complessità di una contabilità di Stato particolarmente pesante, impegnativa, di procedure defati-

ganti e interminabili, nonostante questo, di gare ne abbiamo fatte; abbiamo pubblicato gare per circa 2 miliardi negli ultimi mesi e forse nessuno se ne è accorto, ma grandi lotti della Salerno-Reggio Calabria sono stati messi in gara a partire dalla metà di quest'anno. Altre gare sono state avviate nonostante il fatto che non ci fossero ancora delle risorse e quindi proprio per evitare che ci fosse un rallentamento, ci sono delle gare che hanno delle riserve di aggiudicazione (come si dice in questo caso). Nelle prossime settimane, appena avremo l'ultimo timbro sul contratto di programma, avvieremo tutte le gare riguardanti il piano 2007.

Si è detto che l'ANAS non ha speso nel 2007 quanto aveva programmato; anche questo non corrisponde alla realtà. I cantieri hanno lavorato e il fabbisogno di cassa è stato fronteggiato, solo che la contabilità dello Stato è complessa e chi pensa di prendere due numeri su un testo scappato dagli uffici e di fare un confronto evidentemente sbaglia.

È vero che, nell'ambito delle risorse 2007 per gli investimenti, c'è anche la manutenzione straordinaria. Allora, mentre un ritardo nell'avviare una gara ovviamente non produce nell'anno stesso un minore fabbisogno di cassa (una gara fa lavorare molto ma fa spendere poco, normalmente), per le manutenzioni straordinarie non è così. Quelle dell'anno 2007 pensavamo di poterle fare tutte entro lo stesso 2007, e sono 500 milioni di euro che al 31 dicembre ci mancheranno come fabbisogno, ma le faremo all'inizio del 2008, e questa è l'unica sostanziale differenza tra quanto programmato e quanto ottenuto.

Sempre in termini di investimenti, non dimentichiamo che nel 2006 l'ANAS ha avuto 100 milioni di euro per nuovi investimenti e quindi è un flessio (chi conosce la curva dei lavori, sa bene che un flessio non si recupera in due settimane).

Il senatore Cicolani chiedeva se ci sono delle inefficienze ANAS; chi può negare che ci siano delle inefficienze in una macchina così complessa? Senz'altro ce n'erano nell'ANAS che io ho trovato, però questa non vuole essere una critica ma una fotografia, altrimenti la situazione non sarebbe stata quella che conosciamo. Abbiamo cercato di intervenire dalle fondamenta, non con un'azione straordinaria, di corsa, mettendoci una pezza, ma ripartendo dal sistema delle procedure, ripartendo dall'arsenale degli strumenti giuridici, dalle procedure di gara, dai bandi di gara, dai contratti nuovi, dai capitolati nuovi invecchiati; tutto un sistema delle regole che andava aggiornato.

Abbiamo rivisitato interamente la *governance* dell'ANAS, che adesso può essere alla pari con quella delle società più moderne o comunque con le *best practice* del mercato, in cui il consiglio di amministrazione fa il consiglio di amministrazione e non si sostituisce alla direzione della società; il presidente fa il presidente, finché glielo fanno fare; e così per quanto riguarda gli organi di controllo, il decreto legislativo n. 231 del 2001, il collegio sindacale, l'*internal auditing* e tutti i sistemi di controllo che man mano si stanno mettendo in ordine.

Abbiamo rivisto tutta l'organizzazione dell'ANAS, tutta l'area, superando quella confusione organizzativa su chi fa che cosa, che contraddi-

stingueva quell'organigramma. Per chi vuole saperne di più, sono pronto a scendere, casellina per casellina, a spiegare il motivo di tali affermazioni. Quindi l'ANAS ha ancora inefficienze da recuperare, ma credo che oggi ne abbia un po' meno rispetto a non molto tempo fa.

L'ANAS deve svolgere un ruolo importantissimo in termini di programmazione e di strategia. A volte nel parlare dell'ANAS dico che deve essere un motore della politica infrastrutturale italiana (uso questa immagine per dare un'idea). Deve sviluppare la finanza di progetto? Sì. Ne ha fatta poca? Sì, perché sulla finanza di progetto si sono ci sono state più parole che progetti in Italia, non soltanto in ANAS.

Proprio per superare questa fase di chiacchiere e passare alla fase di fatti, abbiamo avviato quattro gare per quattro progetti diversi per grandezza e per collocazione regionale geografica (la Catania-Ragusa, la penetrazione nel porto di Ancona, la San Vittore-Campobasso, la Caianello-Benevento, quindi opere diverse tra di loro), con 4 miliardi di investimenti. La prima fase della lunga procedura (perché anche il *project finance* soffre di queste procedure infinite), quindi la prima gara per la scelta del promotore ha visto complessivamente 20 risposte distribuite in maniera inversamente proporzionale rispetto all'importo, cioè l'importo più piccolo è quello che ha avuto maggiori risposte (e questo si può anche capire). Adesso il *test* consiste nel vedere se queste sono proposte vere, serie; noi abbiamo posto dei limiti, ad esempio abbiamo detto non più del 50 per cento di contributo da parte dello Stato. Infatti, se si va al di là di queste cifre, credo che occorra valutare se poi vi è una grande convenienza ad andare su una struttura complessa (perché una struttura di progetto è complessa anche da guidare), quando lo Stato mette magari il 70 o l'80 per cento di risorse proprie; in quel caso credo che possa farlo direttamente l'ANAS senza nessun problema.

Sulla Livorno-Civitavecchia siamo assolutamente dell'idea di andare avanti nella realizzazione di quest'opera. Abbiamo lavorato e continuiamo anche da parte nostra; non siamo solo noi i protagonisti. Qualche volta si dà all'ANAS molta responsabilità e poco spazio, e quindi anche da parte nostra vi è il *pressing* per avere il completamento.

CICOLANI (FI). Desidero avere solo un chiarimento: il 50 per cento di limite vale per l'ANAS? Gli enti locali possono contribuire ulteriormente o vi è il limite del 50 per cento di risorse pubbliche? Pongo questa domanda perché, per esempio, è difficile che la San Vittore-Campobasso stia in piedi con il 50 per cento.

CIUCCI. Anche questo è un *test* che andiamo a fare. Al Nord si dovrebbero realizzare solo le opere con contributo zero; per cui, porre 50 come limite ci sembrava abbastanza. Il senatore Grillo mi riconosceva qualche esperienza finanziaria, e credo che, quando si va oltre un certo ammontare, la costruzione non porti più vantaggi; a quel punto, è meglio avere uno strumento più diretto come l'ANAS – che consuma e costa di meno – e gestirlo in proprio. Nel consumo inferiore si inserisce anche il



problema della remunerazione del capitale: è chiaro che un soggetto privato chiede una remunerazione maggiore rispetto ad ANAS.

Sulla Livorno-Civitavecchia sono assolutamente favorevole. È stata individuata una società concessionaria, dobbiamo andare avanti con il progetto per completare le procedure, rinnovare la convenzione e il piano finanziario. È stato trovato un sistema per cui il contributo è quasi zero.

CICOLANI (FI). C'è un ritardo.

CIUCCI. Questo è l'ostacolo da risolvere: il parere della Regione Lazio tarda ad arrivare. Adesso c'è un tavolo tecnico, deciso dal CIPE nell'ultima riunione, che dovrebbe affrontare questi ostacoli per superarli.

ANAS è favorevole, c'è una società concessionaria, c'è un piano finanziario più o meno strutturato che non prevede contributo e che, comunque, lo ha ridotto ad un importo molto basso. Sulla nuova Pontina c'è questa iniziativa comune da avviare con la Regione Lazio.

Sulla Mestre-Orte stiamo aspettando che nelle prossime settimane il promotore ci ripresenti il progetto aggiornato e rimodulato in modo da tenere conto della realizzazione del passante di Mestre, nel frattempo ormai avviata, e della necessità di dare una priorità alla realizzazione di un itinerario lunghissimo.

Il raddoppio del nuovo raccordo anulare è uno dei progetti che è nel *master plan* di ANAS; quindi, non è assolutamente trascurato. Nel piano per i primi 12 mesi vi era, infatti, l'emergenza di completare l'attuale raccordo anulare e non dimentichiamo che subito dopo il progetto è stato inserito nel nostro *master plan*.

Le concessioni sono state uno strumento di sviluppo, devono essere aggiornate e modernizzate perché continuino a svolgere questo ruolo importante in Italia. Concordo anche su questa osservazione e credo che ANAS potrà dare un contributo di studio, non soltanto operativo e, quindi, anche culturale per l'aggiornamento di questo importante sistema.

Si è fatto riferimento all'efficienza di ANAS e all'utilizzazione di sistemi di qualità: noi abbiamo una certificazione di qualità per l'area tecnica e proprio in questo periodo la stiamo aggiornando.

Sul discorso degli investimenti il senatore Cicolani ha fatto delle considerazioni del tutto condivisibili sulla necessità di limitare l'impatto sul 3 per cento soltanto alla quota di ammortamento dell'investimento. È una proposta che ho teorizzato in passato e, quindi, la condivido, così com'è chiaro che nel valutare l'effetto netto degli investimenti sarebbe idealmente opportuno considerare i benefici indiretti che derivano – come si diceva una volta nell'analisi della fattibilità di un'opera – dall'esistenza stessa di tale opera. L'IVA è soltanto un esempio – forse neanche indiretto – ma la cattura di valore (che è alla base del progetto un po' innovativo e anche molto criticato, almeno in alcuni periodi, quale quello della Quadrilatero) è sicuramente una strada da seguire.

Tra le altre cose, ANAS negli ultimi 12 mesi ha anche posto in ordine l'iniziativa Quadrilatero rimettendo la società in marcia nella realiz-

zazione di quel progetto. Sono stati fatti degli accordi finalizzati alla cattura di valore, accordi con Camera di commercio, intese per il ristorno percentuale dell'ICI, iniziative e gare per l'avvio delle cosiddette aree *leader* che sono delle fonti per la cattura di valore. Il progetto, quindi, comincia a concretizzarsi e questo ci fa piacere perché rientra tra le cose che abbiamo fatto.

Nell'incontro precedente, a proposito della restituzione della rete, dicevo che, rispondendo all'intervento del senatore Mazzarello, più che trasferire tutte le strade statali alle Regioni era necessario il contrario: completare una rete vera, a maglie chiuse e non un simulacro, cosa che è venuta fuori da un braccio di ferro tra ANAS e Regioni dove le più forti hanno pensato di portare via di più e altre invece di meno. Qualcosa è già tornata e la stiamo trattando. Per esempio, il processo con la Regione Liguria è abbastanza avanzato e dovrebbe restituire ad ANAS almeno l'Aurelia.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Questa strada, però, attraversa i paesi.

CIUCCI. Vi è tutta una serie di varianti che abbiamo fatto e ce ne sono anche nel nuovo piano. Se il Parlamento dà qualche euro in più ad ANAS, acceleriamo.

Restano ancora due questioni da affrontare: il ponte sullo Stretto e la sicurezza stradale. Sul ponte sullo Stretto abbiamo fatto spesso volte il punto della situazione; non ripercorro l'*iter* dall'inizio. La società Stretto di Messina è oggi – come sapete – una controllata all'82 per cento di ANAS e alla situazione attuale siamo arrivati adempiendo a leggi, convenzioni e decisioni di organismi governativi quali, ad esempio, il CIPE. Siamo arrivati alla firma del contratto, dopo una gara che è stata avviata nell'aprile del 2004. Metto in risalto l'aspetto temporale in modo che nessuno abbia dei dubbi su quando sia iniziato quel percorso; comunque, una volta che siamo giunti alla firma abbiamo preso atto che vi è stato un diverso indirizzo da parte del Governo e del Parlamento.

Ho detto più volte che a un dirigente di una società, tanto più se è pubblica, spetta dare attuazione agli indirizzi del proprio azionista e che le strategie del Paese le stabiliscono il Governo in carica e il Parlamento eletto e, quindi, ci siamo adeguati all'indirizzo secondo cui non è più prioritario il ponte. La società e la concessione, però, non sono state cancellate. Abbiamo operato, dunque, mantenendo vivi i contratti in essere per evitare da un lato danni da risoluzioni affrettate e dall'altro riducendo il costo della macchina attraverso un dimagrimento che è ancora in atto. Abbiamo, infatti, ridotto del 50 per cento l'organico, abbiamo chiuso le sedi sul territorio, abbiamo ridotto la sede di Roma, la stiamo riducendo ulteriormente e, quindi, arriveremo a una struttura piccolissima.

Al momento, per quanto riguarda il contratto principale, non è stato dato l'ordine di inizio attività; quindi, siamo in un momento di *stand by* che riteniamo sia quello che protegge di più la posizione della società Stretto di Messina. Non è al momento nostra intenzione dare il via alla

redazione del progetto definitivo, che oggi è particolarmente difficile stante la situazione di cui si è detto. Il contratto, quindi, è in *stand by*, è in un limbo; si applicheranno, pertanto, le regole previste in questo caso.

Ovviamente esiste sempre una controparte che la può pensare diversamente, ma vorrei fare comunque presente che nel contratto in questione non era stata opportunamente inserita la clausola arbitrale. Tuttavia, l'operazione relativa al ponte sullo Stretto di Messina era comunque ad uno stadio molto avanzato e sappiamo che in materia è competente il tribunale ordinario e quindi l'auspicio è di non doverci trovare ad affrontare un contenzioso, ma ciò ovviamente non dipende dalla nostra volontà.

PRESIDENTE. Se mi è permesso, vorrei rivolgerle anch'io una domanda. Che cosa intende quando parla di un limbo sul piano del contenzioso?

CIUCCI. Significa che non abbiamo dato l'ordine di inizio attività e quindi a questo punto immagino che si applicheranno le norme generali del codice civile; nel frattempo restiamo in attesa delle azioni che effettuerà la controparte.

PRESIDENTE. Il codice civile che cosa prevede in casi di limbo, per usare la sua espressione?

CIUCCI. Ebbene, se mi è consentito dirlo, credo che l'ultima cosa da fare sia suggerire le mosse alla controparte. Qualche iniziativa su questa strada mi risulta sia stata già intrapresa in passato e quindi è meglio lasciare che sia la controparte a valutare la mossa più opportuna, ripeto non è il caso che la suggeriamo noi.

CICOLANI (FI). Se mi è permesso, signora Presidente, vorrei rivolgere un'altra domanda al dottor Ciucci. In relazione alla questione delle clausole compromissorie cui faceva riferimento il senatore Grillo nel suo intervento, le chiedo se sia convinto dell'opportunità di non prevedere le suddette clausole. A mio avviso, tale scelta funziona come deterrente nei confronti della controparte ed in ogni caso anche qualora quest'ultima non accetti tale deterrente, perché magari non ha necessità di rientrare dei soldi nell'immediato: non ritiene che l'assenza di tale previsione possa costituire un pericolo molto grave per la società Ponte sullo Stretto di Messina? Per esser più chiaro, non reputa che una controversia gestita in sede civile normale, ordinaria e quindi con tempi molto lunghi, determini danni molto più gravi di una controversia decisa in ambito stragiudiziale e quindi arbitrale che prevede tempi decisamente più rapidi? Si tratta solo di una sua opinione, fornendo la quale non credo avvantaggi la controparte.

CIUCCI. La sua domanda, senatore Cicolani, mi consente di rispondere anche alla questione posta dal senatore Grillo.

Nel merito credo che per una valutazione corretta si debba sempre tenere conto, da una parte, degli strumenti per come sono in se stessi e, dall'altra, delle modalità con cui essi vengono applicati.

Ciò premesso, non c'è dubbio che l'arbitrato è stato creato ai fini di assicurare una giustizia rapida e veloce.

CICOLANI (*FI*). Ed anche nell'interesse della pubblica amministrazione.

CIUCCI. Certamente. Il che peraltro pone come presupposto il fatto che la giustizia ordinaria debba risultare per forza irrimediabilmente lunga e insoddisfacente, il che testimonia però un approccio, a mio avviso, un po' singolare. Infatti, un conto è usare l'istituto dell'arbitrato in alcuni specifici casi, altro è farne un surrogato a tutto campo della giustizia ordinaria affidato ad un gruppo selezionato di pochi attori, il che ovviamente attiene non più allo strumento, ma al modo in cui esso viene applicato. Non aggiungo altro su questo argomento anche perché credo che il concetto sia già sufficientemente chiaro. Peraltro, se si vanno a valutare i risultati degli arbitrati si riscontra che talvolta vi sono delle posizioni più deboli e meno difendibili. In tal senso, quindi, anche uno strumento che nasce in teoria per compensare una giustizia che soltanto per alcuni aspetti dovrebbe risultare insoddisfacente e lenta, e che invece si accetta che sia tale anche su un piano assai più ampio, viene talvolta utilizzato in modo non apprezzabile, e casi di questo genere mi è capitato di osservarli anche all'interno dell'ANAS.

Quanto appena detto ci ha quindi portato a ritenere preferibile non prevedere più le clausole compromissorie nell'ambito dei nostri contratti. Non dimentichiamo comunque che vi è una norma, nello specifico il vecchio articolo 31-*bis* della legge n. 109 del 1994 (oggi contenuto in un articolo del nuovo codice degli appalti), rispetto alla quale avevamo un grande arretrato che abbiamo provveduto massicciamente a sfolire. Tale strumento, infatti, se si intende garantirne l'efficacia, deve allora essere realmente rapido, ma anche in tal caso si verifica quella che personalmente definisco una verticalizzazione del contenzioso; ciò riguarda anche la questione delle riserve cui ha accennato il senatore Grillo, il quale ha chiesto lumi in ordine all'attività di gestione delle riserve portata avanti dall'ANAS.

Si tratta di una questione assai difficile: per quanto ci riguarda, a partire dalla progettazione, abbiamo cercato di migliorare questo settore prevedendo la creazione di un organismo centrale; abbiamo quindi dato luogo ad un sistema di controllo e di validazione interna della progettazione con organismi la cui certificazione è stata richiesta dall'ANAS. Queste iniziative di miglioramento della progettazione, nel loro complesso, costituiscono a nostro avviso già una prima forma di difesa.

Bisogna inoltre tenere presente che le imprese partecipano a gare sostanzialmente virtuali, se mi è permessa la battuta direi che la prima *Second life* della storia l'hanno inventata proprio i costruttori, i quali, ripeto,

partecipano a gare virtuali in cui fanno finta di credere ai prezzi che vengono posti a gara, magari effettuando anche dei ribassi, per poi magari arrivare dopo l'aggiudicazione a riprendere i progetti e a tentare in tutte le maniere di recuperare quanto hanno lasciato sul terreno.

Rispetto alla questione delle riserve, va sottolineato che in questo ambito a livello di imprese operano dei veri professionisti e quindi abbiamo cercato di inserire in quell'unità riserve che abbiamo creato in azienda, dei professionisti interni di difesa che sin dalle fasi iniziali fossero in grado di porre quei «buchi» che possano alla fine risultare utili. Ripeto, si scrivono le percentuali, si fa ricorso al già citato articolo 31-*bis*, agli arbitrati, si arriva a chiudere un accordo a 100 per poi tentare una transazione sulla base di 50, ed in tal caso la domanda è sempre dello stesso tipo: si tratta di un risparmio, oppure in realtà la riserva iniziale valeva 10, ma si è chiuso a 50? Ebbene, tutto questo porta necessariamente a dover rimettere ordine nelle cose, per cui la giustizia deve essere gestita dall'ordinamento giudiziario, ed è questo il criterio a cui ci rifacciamo.

MARTINAT (AN). Poi però si nomina un perito perché magari il giudice non capisce niente di quelle situazioni.

CIUCCI. Vorrà dire che dovremo difenderci anche in tal caso. D'altronde noi operiamo in questo sistema, non in un altro.

Credo così di avere risposto, sia pure indirettamente, alle questioni poste dal senatore Grillo.

Due ultime considerazioni. Per quanto riguarda il tema della sicurezza stradale, tengo a segnalare che l'ANAS sta dando vita a molte iniziative. L'aspetto della sicurezza all'interno dell'azienda in passato è stato senz'altro trascurato, così come del resto l'esercizio e quindi tutta la gestione ordinaria; d'altra parte è stata proprio la corsa alle grandi opere a far sì che il patrimonio esistente fosse totalmente trascurato. Si parla dei progetti concernenti la Mestre-Orte, ma nel frattempo strade come l'E45 o la Romea sono coperte di buche, tant'è che gli incidenti che si verificano su quest'ultima strada sono diventati addirittura il soggetto di un telefilm che mi è capitato di vedere qualche sera fa. Dico questo per sottolineare come la sicurezza stradale nasca in realtà anche da un'adeguata manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale. Nel nostro piano abbiamo appostato per i prossimi 5 anni 500 milioni di euro l'anno per lavori di manutenzione straordinaria e abbiamo l'intenzione di spendere queste risorse che saranno destinate a risolvere i cosiddetti punti neri, ovvero i problemi di sicurezza delle gallerie e quelli relativi al dissesto delle pavimentazioni.

Nel nostro Centro sperimentale stradale di Cesano stiamo portando avanti anche dei progetti di ricerca; ad esempio, è in corso di studio un nuovo tipo di barriera che nei nostri auspici dovrebbe risolvere anche il problema della sicurezza dei motociclisti da cui la questione è stata giustamente posta.

Ci siamo inoltre dotati di nuove macchine che hanno la capacità di verificare in velocità l'efficienza della stessa segnaletica orizzontale (retroreflessione).

Certamente vi è la necessità di studiare nuove forme di segnaletica visto che quella attuale è stata concepita ormai tanti anni fa ed oggi è possibile fare ricorso a nuovi sistemi, a portali informativi e a nuovi tipi di messaggio.

È già operativo, o meglio è in fase di *rollout*, il catasto delle strade dove viene censita tutta la segnaletica posta lungo la rete stradale, compresa quella ormai inutile che per trascuratezza non è stata rimossa. Si tratta quindi di un tema importante.

Per quanto riguarda il discorso evidenziato dal senatore Martinat, la Brescia-Padova – lo dicevamo già l'altra volta – non ha sollevato questo aspetto nella convenzione; il progetto della Brescia-Padova non ha ricevuto comunque un interesse pubblico. Vi è stata la pubblicazione di un bando di gara da parte della Regione per un promotore. Non capisco perché dobbiamo essere noi a chiedere alla Regione cosa intenda fare e non debba essere piuttosto la Regione a chiedere a noi cosa ne pensiamo su qualcosa che spetta a noi controllare (è stato rilevato poco fa il ruolo dell'ANAS). Comunque, lo faremo e ci sostituiremo in questo.

Sul rapporto di consulenza dell'avvocato Ascione, da parte nostra, nell'ambito di tutta la contabilità regolatoria (che è stata introdotta da poco), è in corso un esame.

È ovvio che, se i presupposti del nostro piano verranno cambiati, dovremo cambiare il piano. Lo dicevo già la settimana scorsa proprio al senatore Martinat: noi abbiamo immaginato certi subentri, mettendo il problema sul tavolo. Noi, come ANAS, riteniamo che una fonte di ricavo importante possa venire da un subentro nella gestione di queste concessioni. Cosa ne pensa il Parlamento? Cosa ne pensa il nostro azionista? Cosa ne pensa il Governo?

MARTINAT (AN). Avete previsto 1,6 miliardi di euro; se si realizza la società con la Regione, restano 800 milioni. Gli altri soldi dove li trovate?

CIUCCI. Nella cifra di 1,6 miliardi di euro non era compreso il passante di Mestre; era soltanto esemplificativa di quelle società che scadono nei prossimi mesi. Questo è il tema. La quantificazione che ne viene fuori deve essere valutata.

MARTINAT (AN). Mi fa avere un elenco di tale quantificazione?

CIUCCI. L'elenco delle società è comunque nel piano.

MARTINAT (AN). L'elenco delle società lo conosco anch'io. Ma come si arriva ad 1,6 miliardi di euro?

*CIUCCI.* Si arriva a 1,6 miliardi in cinque anni; se non sbaglio, sono 395 milioni l'anno di flussi registrati.

Per quanto riguarda le prospettive di ANAS, non è che il piano sia basato soltanto sul discorso delle concessionarie. A livello provocatorio (lasciatemi usare questo termine), per porre il problema sul tavolo, abbiamo elencato quelle di prossima scadenza. È chiaro che tutto questo deve entrare, anche per le autostrade, in un piano di carattere generale; non dobbiamo avere lo stesso approccio che vi è stato nella regionalizzazione della rete stradale. Un criterio potrebbe essere quello di creare delle maglie e di superare gli spezzettamenti che ci sono in alcuni itinerari, dove alcune società gestiscono tratti di 100 chilometri, a volte anche meno. Mi sembra che creare dei percorsi e degli itinerari sia uno dei criteri più importanti. Non ne facciamo solo un discorso di bieca finanza, di cassa, ma riteniamo che vi sia l'opportunità di affiancare alla finanza una strategia Paese importante. Vi sarebbe quindi un vantaggio per ANAS, ma anche un vantaggio per la chiarezza della strategia dei trasporti nel Paese.

Accanto al discorso delle concessioni, vi sono poi altri discorsi. Vogliamo gestire in modo diverso la rete? Vogliamo parlare di pedaggi ombra, di canoni di disponibilità, di pedaggi reali su alcune tratte? Questi sono i diversi argomenti. Noi aspettiamo che il Parlamento, il Governo e i nostri azionisti ci dicano se queste linee vanno bene; quindi, come avviene normalmente in tutte le società, sulle linee strategiche approvate, si svilupperanno i conti, i piani operativi e i programmi veri.

*PRESIDENTE.* Ringrazio nuovamente il dottor Ciucci per il prezioso contributo offerto ai nostri lavori e dichiaro conclusa l'audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 15,40.*

