



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 10

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

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

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

104^a seduta (pomeridiana): mercoledì 20 maggio 2009

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Seguito dell'audizione del Presidente dell'ANAS S.p.A., Pietro Ciucci**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 15, 17 e <i>passim</i>	* CIUCCI	Pag. 4, 6, 8 e <i>passim</i>
CICOLANI (PdL)	15, 16, 21		
* DONAGGIO (PD)	7		
FILIPPI Marco (PD)	6, 14, 16 e <i>passim</i>		
* MENARDI (PdL)	3		

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il presidente dell'ANAS S.p.A., dottor Pietro Ciucci, il capo ispettorato vigilanza concessioni autostradali, architetto Mauro Coletta, il direttore centrale risorse umane e affari generali, dottor Pietro Buoncristiano, il direttore centrale relazioni esterne e rapporti istituzionali, dottor Giuseppe Scanni, il capo servizio stampa e comunicazione media, dottor Mario Avagliano e il capo servizi rapporti istituzionali, avvocato Roberta Lancetti.

I lavori hanno inizio alle ore 15,05.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito dell'audizione del presidente dell'ANAS S.p.A., Pietro Ciucci

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alle autorizzazioni, ai contratti di servizio ed ai contratti di programma nei settori dei trasporti, postale, delle telecomunicazioni, dei lavori pubblici e delle infrastrutture, sospesa nella seduta del 13 maggio.

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

È oggi in programma il seguito dell'audizione del presidente dell'ANAS S.p.A, dottor Ciucci. Sono presenti anche il capo ispettorato vigilanza concessioni autostradali, architetto Mauro Coletta, il direttore centrale risorse umane e affari generali, dottor Pietro Buoncristiano, il direttore centrale relazioni esterne e rapporti istituzionali, dottor Giuseppe Scanni, il capo servizio stampa e comunicazione *media*, dottor Mario Avagliano e il capo servizi rapporti istituzionali, avvocato Roberta Lancetti.

Cedo preliminarmente la parola al senatore Menardi, al quale risponderà il presidente Ciucci che completerà il suo intervento rispondendo altresì alle domande che gli erano state poste nel corso della precedente seduta.

MENARDI (*PdL*). Dottor Ciucci, molte delle questioni che le sono state poste dai colleghi a mio avviso riguardano piuttosto il Parlamento che non l'ANAS, che è, per così dire, una società «strumentale» dello Stato. Chiederle perché in Italia non si operi in un determinato modo mi sembrerebbe del tutto inappropriato: sono Parlamento e Governo a dover indirizzare l'azione dell'ANAS.

Quello che mi interessa chiederle è invece quali interventi normativi ANAS S.p.A. giudica opportuni per agevolare questa sua particolare attività, che la vede ad un tempo ente controllore delle società concessionarie autostradali ed ente vigilato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (una duplice funzione che credo di non facile gestione).

CIUCCI. I quesiti sollevati dai senatori sono particolarmente ricchi di spunti e toccano temi fondamentali per la vita dell'ANAS.

Il senatore Fistarol si soffermava sul problema dei canoni di accesso ricordando peraltro come ANAS operi in attuazione di precise norme di legge. È con la legge finanziaria per il 1998 che ANAS viene chiamata a rivedere, dopo anni di stasi, i parametri utilizzati per il computo dei canoni di accesso a strade e autostrade da lei gestite, fissando in sede di primo adeguamento un tetto agli aumenti del 150 per cento. Evidentemente c'era un pregresso da recuperare.

Nel passato ai fini del primo adeguamento dei canoni di accesso abbiamo indubbiamente dato attuazione a quelle disposizioni e a quanto previsto dal Codice della strada; i successivi adeguamenti effettuati negli ultimi cinque anni, dal 2002 al 2008, hanno registrato un aumento di circa il 13 per cento e sono risultati in linea con il tasso di inflazione, che è stato del 13,80 per cento.

Come risulta dai dati pubblicati sulla *Gazzetta Ufficiale* (tutto quanto nella massima trasparenza), la formula base per il calcolo dei canoni tiene conto di vari coefficienti di valutazione che riguardano: l'ampiezza degli accessi, il coefficiente di importanza della strada, la categoria di appartenenza degli accessi (civili abitazioni, agricoli, industriali, parcheggi, impianti per la vendita di carburanti); per ogni tipologia di accesso vi sono precisi sottotipi cui corrispondono degli ulteriori coefficienti. Si tratta di una formula matematica sulla quale non voglio ulteriormente soffermarmi perché di notevole complessità, ma che i diversi compartimenti competenti di ANAS applicano in maniera oggettiva e obbligatoriamente omogenea su tutto il territorio nazionale.

Le proteste emerse nell'ultimo periodo riguardano il recupero dei crediti pregressi e il riallineamento di pregresse irregolarità dovute a qualche dichiarazione non rispondente al vero da parte dei proprietari di aree interessate dal canone. Questo ha portato in alcuni casi a dover richiedere arretrati per importi che, come ha giustamente messo in evidenza il senatore Fistarol, possono essere anche di un qualche rilievo; tuttavia, i casi eclatanti non sono poi così numerosi.

Anche se nel Veneto è nato un movimento di protesta che ha fatto registrare delle tensioni, va detto che non ci sono situazioni di particolare vessazione; il problema del recupero del pregresso è distribuito su tutto il territorio nazionale. Stiamo parlando di crediti arretrati per complessivi 60 milioni di euro legati a 1.200 posizioni contributive; il Veneto conta 121 posizioni (circa il 10 per cento), per un importo che però è inferiore all'otto per cento dell'ammontare complessivo. Questo per dare la dimensione del fenomeno.

Sempre il senatore Fistarol rammentava che i canoni di accesso contribuiscono al bilancio ANAS per circa 23 milioni di euro; in realtà gli introiti complessivi per autorizzazioni e concessioni, tra cui i passi carrai, ammontano nel 2007 a circa 17 milioni di euro.

Nell'incontro tenutosi il 6 maggio scorso in Veneto tra i dirigenti dell'ANAS e le parti interessate, la società ha assicurato la massima disponibilità – e qui la confermo – ad effettuare controlli al nostro interno (per fugare il dubbio che con il trascorrere degli anni possano essersi verificati errori nella nostra contabilità). A tal proposito ci siamo impegnati a sospendere i solleciti delle richieste di pagamento fino al 30 giugno e a ipotizzare una possibile rateizzazione del debito.

Non va tuttavia dimenticato che la riscossione di tali canoni costituisce un'attività dovuta da parte dell'ANAS, che deve necessariamente curare il proprio bilancio e l'incasso dei crediti.

La senatrice Donaggio, poi, sollevava due problemi: uno relativo agli esiti degli aumenti tariffari, conseguenti alla convenzione tra ANAS e Autostrade per l'Italia S.p.A., e l'altro relativo alle opere accessorie connesse al passante di Mestre.

Per quanto attiene alla questione della nuova formula tariffaria prevista nell'ultima convenzione tra ANAS e ASPI, approvata poi per legge – tema sul quale si era soffermato, mi pare, anche il senatore Filippi – come ho già detto in una precedente audizione qualche mese fa, a regime ci sarà un vantaggio per gli utenti: quella formula determinerà un livello tariffario inferiore a quello che si sarebbe avuto continuando ad applicare il vecchio sistema di calcolo.

Come tutti voi ricorderete, la vecchia formula tariffaria si basava essenzialmente su tre componenti: il *price cap*, quindi l'inflazione programmata, il recupero di produttività ed il cosiddetto fattore qualità, legato allo stato delle pavimentazioni e all'incidentalità. Tale meccanismo operava prima dell'entrata in vigore della nuova formula, che prevede invece il riconoscimento del 70 per cento del tasso d'inflazione a consuntivo.

Va peraltro ricordato che Autostrade per l'Italia, rispetto a tutte le altre concessionarie, ha comunque una sua particolarità: nonostante la formula facesse riferimento all'inflazione programmata, in realtà, alla fine del quinquennio, essa consentiva di ricalcolare il credito tenendo conto della differenza tra inflazione rilevata ed inflazione programmata. Questo non è certamente poca cosa, se si considera che nel precedente quinquennio il differenziale è di circa un 3 per cento, che ripartito in cinque rate ha determinato uno 0,55 per cento circa da recuperare ogni anno del successivo quinquennio.

Come ho già detto, alla fine del quinquennio in corso, quindi a fine 2012, la nuova formula determinerà livelli tariffari inferiori di circa il 6 per cento, percentuale che oggi mi sento di confermare, anche sulla base degli ultimi dati che, con il passare del tempo, vengono aggiornati sostituendo valori stimati con valori a consuntivo. In particolare, se ad ottobre dello scorso anno quel 6 per cento rappresentava nella sua interezza un valore soltanto stimato, oggi possiamo dire che un primo 3,35 per

cento di quella quota si è già realizzato, e in questo caso non si tratta di una stima, ma di un conteggio puntuale, al centesimo. Mentre in base al vecchio sistema l'aumento delle tariffe (entrato in vigore il 1° maggio, anche se la data inizialmente prevista era il 1° gennaio) sarebbe stato del 5,75 per cento, in base alla nuova convenzione esso invece è stato – perché è già in vigore – del 2,40 per cento. La differenza è del 3,35 per cento.

Stimando dunque un'inflazione media del 2 per cento nei prossimi anni – a questo punto dobbiamo cominciare a ragionare per stime – alla fine del quinquennio, cioè a fine 2012, avremo percentuali comprese tra il 5,30 e il 5,70.

Inoltre, con la nuova formula viene esclusa anche la possibilità – prevista dal vecchio sistema di calcolo – che, a parità di tasso d'inflazione, alla fine del 2012 rimanga un credito per Autostrade per l'Italia, dovuto al differenziale tra inflazione programmata e inflazione effettiva. Seppur difficile da prevedere (è legato al livello al quale viene fissata l'inflazione programmata), tale differenziale o *spread* avrebbe inciso alla fine del quinquennio per un altro 2 per cento.

FILIPPI Marco (PD). Mi scusi, dottor Ciucci, ma vorrei capire come mai lei fa riferimento al 2007, quando in realtà la nuova formula tariffaria prevede che si parta dal 2008.

CIUCCI. Quello che lei ha ora espresso, senatore Filippi, è lo stesso dubbio che emerge anche dall'interrogazione da lei presentata qualche mese fa.

Chiarirò meglio questo aspetto. Con la nuova formula le tariffe cumulate alla fine del quinquennio che si concluderà nel 2012 presenteranno una differenza di circa il 6 per cento. Lei osserva però che la convenzione in realtà parte dal 1° gennaio 2007: è vero, in ragione di un meccanismo interno, i cinque anni diventano sei, ma non bisogna dimenticare che questo rappresenta un vantaggio. Nel 2007 ANAS aveva sospeso gli aumenti tariffari per Autostrade per l'Italia (pari al 2,70 per cento in base alla formula del *price cap*), tant'è che l'aumento, se ricordate, è stato quasi pari a zero: fu concesso solo l'aumento relativo agli investimenti effettuati (non entro qui nel merito, ma sicuramente sapete come sono ripartiti quegli aumenti).

Se non avessimo previsto l'applicazione della formula a partire dal gennaio 2007, avremmo dovuto riconoscere ora per allora ad Autostrade per l'Italia quel 2,70 per cento. Mi rendo conto che il ragionamento è un po' complicato, ma spero di riuscire a farmi capire.

Applicando anche per il 2007 la nuova formula tariffaria, è stato possibile non riconoscere quel recupero: questo ha fatto sì che dal 1° gennaio 2009 – termine poi slittato al 1° maggio – l'aumento tariffario fosse soltanto del 2,40 per cento, in luogo del 5,75.

Rimane il fatto che, per effetto della nuova convenzione – e se questa non ci fosse stata, così non sarebbe – a fine 2012 le tariffe saranno più

basse del 5,50-5,70 per cento (dipenderà ovviamente dal dato a consuntivo dell'inflazione) e non ci sarà, a favore di Autostrade per l'Italia, quel credito vantato in passato, determinato dal differenziale tra inflazione programmata e inflazione reale.

Non c'è alcun dubbio – e da questo punto di vista confermo tutto ciò che ho detto nella precedente audizione – che, grazie alla nuova formula, i livelli tariffari saranno più convenienti per gli utenti nella misura che ho indicato: il vantaggio, anzi, potrebbe risultare sottostimato, quando faremo i calcoli a consuntivo tra due o tre anni.

Dobbiamo sempre ricordare che abbiamo comunque operato su un contratto già in vigore, come anche alcuni membri della Commissione hanno sottolineato: la nuova formula è anche il risultato di una negoziazione complessiva, che ha riguardato una serie di ulteriori benefici, di cui peraltro ho parlato a lungo nella precedente seduta e sui quali ora non mi soffermerò nuovamente.

Quanto poi all'altra questione posta dalla senatrice Donaggio, riguardante le opere accessorie del passante di Mestre, il cui asse principale è stato aperto al traffico l'8 febbraio scorso, più volte si è parlato di questa come di un'opera realizzata in tempi quasi record, anche se ci sono ancora alcuni lavori da completare.

Per quanto riguarda in particolare la barriera di Venezia Mestre o di Villabona, è confermato al momento il programma e non è prevista alcuna modifica rispetto a quanto fissato in precedenza; è in atto, inoltre, un monitoraggio del traffico in quell'area, al fine di valutare lo stato di ultimazione di tutte le opere accessorie, ordinato dal commissario straordinario che non dipende da ANAS, ma è un commissario di protezione civile, con poteri specifici.

Vi ricordo comunque che il 24 maggio verrà aperta l'interconnessione tra il passante di Mestre e l'A27 nel tratto Venezia-Belluno; a fine maggio sarà completata l'interconnessione tra il passante di Mestre (che ormai si chiama A4 a tutti gli effetti) e la A57, cioè la tangenziale di Mestre, anche in direzione Venezia, con provenienza Trieste. Nel mese di giugno, ancora, saranno completati i lavori del casello intermedio di Spinea; qualche tempo in più richiederà invece il casello di Martellago, per il quale sarà necessaria una nuova approvazione del progetto preliminare.

DONAGGIO (PD). Il punto è proprio questo: l'arretramento della barriera di Villabona fa parte del progetto originario, che è stato sottoscritto anche dagli enti locali, riguardante l'insieme delle opere accessorie al passante di Mestre. Oltre al suddetto arretramento della barriera, è prevista l'apertura, a valle della stessa, di un accesso dalla parte riviera, da Dolo, per capirci; quindi non un casello ma un libero accesso. Questo sta comportando problemi enormi per quanto riguarda tutta la viabilità dell'area interessata.

Le piccole imprese stanno chiudendo anche per effetto del collassamento del sistema intermodale; erano state aperte una serie di altre atti-

vità, compreso un centro congressi, destinato ora alla chiusura a causa del ripensamento del commissario straordinario rispetto al progetto sottoscritto con gli enti locali (quella struttura finisce in mezzo a un deserto).

Non esiste che il commissario da solo ci ripensi; questo è il punto sul quale bisogna fare chiarezza. Non esiste che un commissario cambia da solo il progetto e la tempistica di realizzazione. Viene da chiedersi cosa debba monitorare, oltre al flusso estivo di autovetture dirette alle spiagge del veneziano che conosciamo tutti.

La questione – lo ripeto – è il rispetto delle modalità e dei tempi di quel progetto sottoscritto anche da tutti gli enti locali. Non ci sono monitoraggio da fare; il monitoraggio è una finzione che vale a coprire la mancanza di risorse per finanziare il completamento delle opere accessorie e l'arretramento della barriera. Questo è il punto vero e in merito a questo le chiedo risposte più precise.

CIUCCI. Anzitutto, è bene chiarire che il commissario non risponde ad ANAS e questo – se posso dirlo sottovoce – è uno degli aspetti critici della nomina di commissari che operano in casa di altre società, come ho avuto modo di dire in altre occasioni.

A quanto mi risulta, il commissario non ha modificato il progetto originario: l'accesso lato Brenta, come mi viene detto, verrà comunque realizzato; l'arretramento della barriera portava anche ad un effetto di liberalizzazione di quel tratto, che è stato realizzato, già dall'apertura al traffico l'8 febbraio. Certo, occorrerà realizzare opere accessorie sul territorio per agevolare la circolazione in prossimità di questa nuova stazione Mirano-Dolo, che crea qualche problema, ma gli impegni complessivi restano tutti confermati.

Si tratta di un'opera di cui è stata aperta al traffico l'asta principale, nella convinzione che così facendo si sarebbe servita una quota importante di utenti; si sta comunque andando avanti a tappe forzate per completare il sistema di collegamenti, le interconnessioni, i caselli e tutto quanto previsto dal progetto.

Che ci siano problemi di copertura finanziaria sinceramente non mi risulta. La copertura finanziaria è assicurata da ANAS per quanto riguarda l'opera, quindi non dovrebbe essere questa un'ipotesi per giustificare una eventuale decisione del commissario. Tra l'altro, la strada passerà definitivamente in gestione a CAV, la competenza del commissario ad un certo punto si esaurirà e potremo gestirla anche più direttamente.

In risposta al senatore Sircana, confermo l'attivazione, da parte di Autostrade per l'Italia, di linee di credito per investimenti non ancora effettuati; le comunicazioni risalgono ai primi di maggio perché il tutto deve essere effettuato sulla base del bilancio approvato. Si tratta di circa 2,2 miliardi di euro, a fronte dei quali sono state attivate apposite linee di credito non revocabili.

Il senatore Cicolani faceva poi una serie di considerazioni – anzi lo ringrazio per alcuni apprezzamenti espressi nei confronti della gestione di ANAS, su cui ovviamente non mi soffermo – evidenziando alcuni aspetti

critici sui quali provo a dare una risposta. Uno di questi riguarda un limitato ricorso al *project financing*. In realtà, su questo tema ho avuto modo di lavorare molto in questi tre anni, cercando di chiarire i fondamentali di questo strumento di finanziamento e come potesse essere utilizzato in maniera conveniente nell'ambito dell'ANAS. Più volte ho detto che comunque il *project financing* non può essere visto come una bacchetta magica con cui risolvere ogni problema, quando mancano le risorse finanziarie.

Abbiamo lavorato tanto e attivato investimenti per quasi quattro miliardi di euro, per i quali è stata già superata la fase di selezione del promotore. Tra questi il collegamento con il porto di Ancona, la San Vittore-Campobasso, la Ragusa-Catania e la Caianello-Benevento. Abbiamo anche completato un *project financing* atipico, per dire così, che riguarda l'adeguamento e la messa a norma e gestione degli impianti nelle gallerie della Lombardia. Avrò modo di tornare sull'argomento quando parleremo di sicurezza.

Per tutte queste opere legate al *project financing* sono avviate le procedure e contiamo, una volta ottenute le necessarie approvazioni da parte del CIPE, di partire con la seconda fase di scelta del concessionario.

Ci sono poi opere, per le quali si è ricorso sempre alla finanza di progetto ma che partono da lontano: si pensi al collegamento autostradale Orte-Mestre, questa nuova lunghissima autostrada per la quale già nel 2003 c'era stata la scelta del promotore, seguita però da una serie di contenziosi che si sono risolti soltanto all'inizio di quest'anno. Siamo stati così in grado di approvare nuovamente il progetto preliminare e ripartire con la procedura di valutazione di impatto ambientale. Siamo a sei anni dall'inizio dell'opera e ancora alla prima tappa del percorso.

Qualcosa di analogo è accaduto anche per la Campogalliano-Sassuolo, opera che ANAS aveva deciso di realizzare direttamente, ma per la quale c'è stato un ricorso dell'aspirante promotore con successiva sentenza favorevole del TAR; siamo ora in attesa della sentenza del Consiglio di Stato.

Indubbiamente esiste un problema legato al forte contenzioso generato da procedure di questo tipo.

Sulla complessità delle procedure era intervenuto anche il terzo correttivo al Codice dei contratti pubblici, del quale conoscete bene tutti gli aspetti, ragion per cui non mi soffermo ulteriormente. Dalle nuove procedure introdotte abbiamo immediatamente tratto beneficio, tanto è vero che a maggio abbiamo pubblicato un nuovo bando di gara di *project financing* che potrà svolgersi in una sola fase, quindi senza la scelta del promotore ma con la scelta del concessionario e che riguarderà il collegamento autostradale tra l'autostrada A1, l'aeroporto di Grazzanise e la direttrice Domitiana.

Allo stesso modo, prossimamente – siamo nella fase finale di trattative con il Ministero delle infrastrutture e la Regione Emilia-Romagna – daremo il via ad un'ulteriore gara riguardante il collegamento autostradale Ferrara-Porto Garibaldi. Questo per dire che da parte nostra c'è voglia di fare ricorso allo strumento importante del *project financing* in tutte le si-

tuazioni in cui esso si presenti vantaggioso per ANAS. Ad esempio, abbiamo posto un tetto massimo al contributo pubblico del 50 per cento, ritenendo che nel caso di un contributo debordante il 50 per cento non ci sia un grande interesse ad affidare a terzi la realizzazione dell'opera, che a quel punto può realizzare direttamente ANAS.

Vero è che i nostri desideri e programmi sono vanificati da questo forte contenzioso originato da tutte le procedure di *project financing*, non soltanto quelle gestite da ANAS.

Se andiamo infatti a vedere le gare a livello regionale, in molti casi hanno dato luogo a contenziosi aperti dagli esclusi.

Per quanto concerne, invece, l'attività internazionale di ANAS – altro tema su cui si è soffermato il senatore Cicolani – abbiamo già avuto modo di chiarire un aspetto fondamentale: tale attività non deve ridursi ad un mero sistema di pubbliche relazioni, ma deve essere perlomeno in grado di coprire i costi degli interventi.

Di certo ANAS non si arricchirà con l'attività internazionale, ma non vogliamo neppure assumerci grandi rischi fuori dall'Italia, né ulteriori costi: significherebbe ancora una volta essere fuori dalla nostra missione.

Lo scorso anno abbiamo vinto due gare in Algeria per svolgere attività di alta sorveglianza e direzione lavori, ma siamo stati costretti a rinunciare ad una delle due, per l'impossibilità di aggiudicarsi contemporaneamente due gare per uno stesso percorso. Abbiamo optato ovviamente per quella più importante, del valore di circa 80 milioni di euro, su cui stiamo lavorando in *partnership* con altri soggetti privati, facenti parte dell'ATI; in ogni caso, circa la metà della quota complessiva dei lavori verrà realizzata direttamente da ANAS.

Altre attività sono in corso in Venezuela, dove contiamo di poter avere presto nuovi affidamenti.

A livello internazionale, operiamo sia di supporto al Governo, tutte le volte che ci viene richiesta ovviamente un'attività di questo genere, in missioni di tipo ufficiale, sia partecipando a gare con altri *competitor*.

Procedendo molto rapidamente, con riferimento alla questione della *governance* delle società miste ANAS-Regione, in precedenti audizioni ho avuto modo di indicare le difficoltà di gestione di una società in cui vi è una partecipazione paritaria tra due partner: in particolare, la parità tra ANAS ed ente Regione rende molto complicata la *governance*: in sostanza, è sempre necessaria l'unanimità nei voti del consiglio e dell'assemblea.

Da parte nostra, ci siamo sempre battuti affinché la presenza di ANAS all'interno di queste società miste si concretizzasse con l'acquisizione della gestione tecnica ed operativa (cui corrispondeva la posizione di amministratore delegato), lasciando alla Regione la presidenza, con il compito principale di mantenere i rapporti con il territorio, e quindi di occuparsi della formazione del consenso e della programmazione territoriale, posto che evidentemente, da questo punto di vista, le Regioni hanno una capacità di incidenza maggiore rispetto a quella di ANAS.

Se potessi esprimere un desiderio – non so quanto esso sia realizzabile oggi, con cinque società miste già costituite – mi piacerebbe che ANAS potesse porsi all'interno delle società miste come rappresentante dello Stato, del Governo centrale, detenendo la maggioranza del pacchetto azionario, anche con una piccola percentuale in più rispetto alla Regione (magari 51 e 49): ciò consentirebbe sicuramente di avere un riferimento più puntuale per la *governance*.

Per quanto riguarda poi il tema della manutenzione e della sicurezza stradale, esso richiederebbe da solo un convegno. In più occasioni ho ripetuto che per ANAS è fondamentale la manutenzione ordinaria e straordinaria di strade ed autostrade: vuol dire difendere il valore economico del patrimonio che gestiamo e soprattutto sicurezza.

Un'autostrada o una strada ben tenuta è indubbiamente più sicura. In questo senso abbiamo operato sia intensificando gli investimenti per la manutenzione ordinaria e straordinaria, nonostante la limitatezza delle risorse con cui dobbiamo sempre misurarci, sia rivedendo l'organizzazione stessa della struttura societaria di ANAS, al fine di migliorare la gestione dell'attività di manutenzione.

Abbiamo costituito una direzione di esercizio, che coordina a livello centrale le attività di manutenzione e di gestione affidate ai singoli compartimenti; abbiamo inoltre studiato e stiamo sperimentando un nuovo modello di gestione che ha come obiettivo principale un maggiore presidio delle strade, anche in termini di personale e di tempo impiegati; un presidio che non sia legato all'orario d'ufficio dei dipendenti, ma che sia articolato sulle 24 ore, come d'altronde deve essere.

L'attività di monitoraggio è basata anche su una rete di sale compartimentali, tutte ormai realizzate nella nuova configurazione, collegate tra di loro e con la sala operativa nazionale, che si trova lungo la Roma-Fiumicino (al riguardo, potrebbe essere interessante un sopralluogo da parte della Commissione, perché si tratta di una realizzazione significativa).

La sala nazionale è collegata con una rete di sensori collocati sulle nostre strade, che mettono in comunicazione circa 3.000 persone impegnate nell'attività di controllo, dotate di strumenti che consentono di trasmettere con immediatezza alla sede centrale messaggi di allerta, che vengono poi rielaborati e utilizzati per assicurare un pronto intervento.

Per completare questo quadro – anche se potrei parlare ancora a lungo – ricordo che abbiamo rivisto tutti i contratti di affidamento per le attività di manutenzione, puntando su capitolati di tipo prestazionale, cercando cioè di assicurare alcune risultanze, e prevedendo gare per periodi triennali.

Sempre per quanto riguarda la questione della sicurezza stradale, ANAS continua a monitorare la sicurezza delle gallerie, e in questo senso vi è un importante programma di investimenti, collegato anche alla direttiva europea riguardante la rete TEN.

Quello delle gallerie rappresenta per noi un tema importante: forse non tutti sanno che più del 50 per cento delle gallerie europee si trova in Italia e che ANAS da sola ne gestisce 1.100, per una lunghezza com-

plessiva di svariate centinaia di chilometri. Abbiamo già programmato importanti interventi: ad esempio, per l'adeguamento delle gallerie è stata prevista una spesa di oltre 40 milioni di euro nel 2008, e di oltre 50 milioni nel 2009.

Come ricordavo anche prima, per le gallerie della Lombardia – che ne conta 103, per 138 chilometri di lunghezza complessiva – abbiamo bandito una gara di *project financing* per la messa in sicurezza e la gestione e siamo ormai arrivati alla firma del contratto: questo significa realizzare oltre 200 milioni di investimenti su queste gallerie, attraverso il ricorso al *project financing*.

Tra gli altri interventi, ricordo quelli per l'eliminazione dei cosiddetti punti neri: sono stati individuati oltre 200 interventi da realizzare, di cui quasi la metà già attuati, per un investimento complessivo di 500 milioni di euro.

Il senatore Cicolani si soffermava poi anche sul problema della segnaletica verticale. Al riguardo, attraverso l'archivio delle strade, stiamo realizzando un inventario puntuale di tutti i segnali esistenti sulla nostra rete, finalizzato ad un programma di rinnovo in automatico, legato alla vita utile di questi impianti; ovviamente l'inventario ci consente anche di razionalizzare la stessa presenza dei cartelli lungo le strade, che non sempre mantengono la loro piena attualità.

Il senatore Vimercati si è soffermato sull'attività di vigilanza, in particolare ricollegandosi ad una lettera che l'ispettorato di vigilanza ha inviato alle società concessionarie con la richiesta di dati per il periodo 1998-2008. Lo stesso senatore Vimercati – credo sia stata presentata anche un'interrogazione su questo tema – chiedeva perché l'ispettorato avesse bisogno di questi dati, visto che svolge attività di controllo; considerazione a mio avviso troppo diretta.

In realtà, il Ministero dell'economia e delle finanze ci aveva fatto richiesta di una serie storica di dati, a partire dal 1998, alla quale abbiamo risposto con un'amplissima documentazione cartacea, e non solo; trattandosi di un approfondimento che risaliva al 1998, abbiamo ritenuto più opportuno richiedere alle società concessionarie un completamento della documentazione.

Non vi sfuggirà che nel 1998 l'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali (IVCA) non esisteva, così come pure i poteri che la nuova riforma ha attribuito all'ANAS e all'Ispettorato di vigilanza che consentono oggi di richiedere dati in maniera diversa rispetto a quanto era possibile nel 1997.

Non vi sfuggirà neanche che le società concessionarie, forti di una posizione che certo non gli ha conferito ANAS, hanno più volte contestato in passato le nostre richieste di informazione, addirittura impugnando davanti al TAR le lettere di richiesta, cosa oggi molto più difficile grazie ai maggiori poteri concessi ad ANAS dalla più recente riforma.

Abbiamo anche predisposto le linee guida per la contabilità regolatoria, peraltro non ancora approvata dal CIPE, e una nuova piattaforma in-

formatica – verrà inaugurata questa settimana – che ci consentirà di essere ancora più tempestivi e incisivi nei controlli.

Tema legato a queste ultime considerazioni è quello relativo all'infomobilità, sulla quale secondo il senatore Vimercati ANAS non investe abbastanza. C'è da dire che sarà sempre difficile fare abbastanza in questo settore: è una rincorsa continua di quanto la tecnologia offre.

Crediamo di avere fatto una parte importante in questi ultimi anni. Ricordavo prima il sistema delle sale compartimentali, collegate tra di loro e con una flotta di mezzi che pattugliano le autostrade, dotate di telecamere e di strumenti che consentono il collegamento tramite dei semplici telefonini, modificati per questo servizio, che trasmettono in tempo reale le informazioni alla sala centrale.

Le sale compartimentali sono altresì collegate con il sistema di Protezione civile di gestione delle emergenze, che non significa soltanto l'esodo di agosto, ma anche, purtroppo, circostanze quali il terremoto dell'Abruzzo, le alluvioni della Calabria e tutti i numerosi eventi metereologici pesanti che hanno costellato questa ultima stagione.

Siamo presenti nel sistema CCISS Viaggiare Informati, sul televideo RAI; abbiamo istituito il numero unico «Pronto ANAS 841.148», il numero verde della Salerno Reggio Calabria, il nuovo sito *web* ANAS che registra milioni di accessi da quando è stato aggiornato nel giugno-luglio dello scorso anno. Abbiamo ancora un sistema di pannelli a messaggio variabile: sono più di 100 soltanto sulla Salerno-Reggio Calabria e sul GRA.

Possiamo dire che il sistema di informazione è abbastanza capillare anche se non ancora ottimale: stiamo procedendo ad ulteriori affinamenti. Abbiamo anche avviato una gara per i sistemi di rilevazione della velocità sulle strade ordinarie – tipo Tutor, per intenderci – ma adeguati alle moderne tecnologie e alle nostre esigenze di gestori di strade ordinarie; insomma, l'attenzione è notevole su questo fronte.

Il senatore Izzo si interrogava in merito allo stato dei lavori del tratto autostradale Benevento-Caserta. Devo ammettere una situazione di stallo: come ricordava il senatore, il progetto preliminare, che ha richiesto un investimento di poco più di 2 milioni di euro, risulta finanziato da un'apposita delibera del CIPE; abbiamo condotto tutti gli adeguamenti progettuali e avviato le procedure di valutazione di impatto ambientale. A metà del 2008 abbiamo aggiornato il preventivo dell'opera, passato da 1 ad 1,6 miliardi di euro; abbiamo chiesto indicazioni alla Regione Campania e al Ministero delle Infrastrutture su come dobbiamo muoverci ma ancora non abbiamo avuto risposte al riguardo.

Il senatore Papania si soffermava in particolare sugli altri investimenti di Autostrade per l'Italia cosiddetti non tariffabili, che ammontano a 2 miliardi di euro. Alcuni di questi investimenti sono già stati individuati, altri non ancora perché inizialmente destinati alla realizzazione del nuovo passante Nord di Bologna, opera che però è ferma in attesa che siano superate le resistenze a livello comunitario.

È ovvio che qualora per il passante Nord di Bologna si dovesse scegliere una diversa modalità di realizzazione, questo importo avrebbe una

nuova destinazione, che non deciderebbe ANAS da sola ma il Ministero delle infrastrutture su nostra istruttoria.

Sempre il senatore Papania si soffermava sulle risorse di cui ANAS dispone per realizzare le opere. Nel 2007 gli investimenti – si intendono sia nuove opere sia manutenzione straordinaria – ammontavano a 1,120 miliardi di euro; in realtà, per il meccanismo legato al TFR, i fondi disponibili sono stati circa 1,100 miliardi, quindi una piccola parte non è stata accreditata.

Nel 2008, a fronte di uno stanziamento di 1,560 miliardi, al momento, il 30 per cento, quindi 450 milioni, è ancora condizionato all'esito del TFR. Siamo a fine maggio ma ancora non sappiamo se disporremo o no di queste risorse; nel frattempo abbiamo avviato gare con riserva di aggiudicazione anche a fronte di questo importo, però ovviamente non possiamo aggiudicarle.

Per il 2009 era stato previsto inizialmente un importo identico di 1,560 miliardi, che è stato ridotto in agosto a 1,200 miliardi; anche in questo caso una quota è subordinata al trasferimento del TFR. Come riportato nel documento che vi ho lasciato la volta precedente, abbiamo predisposto una proposta di piano di contratto 2009, ormai prossima all'approvazione da parte dei competenti Ministeri.

Una situazione più preoccupante caratterizza i corrispettivi di servizio, ovvero i compensi riconosciuti per l'attività di gestione e di manutenzione ordinaria delle strade, i quali, rispetto al 2007 che aveva registrato un aumento, già nel 2008 sono stati ridotti a 278 milioni di euro e nel 2009 ulteriormente ridotti a 218 milioni.

Non scendo in ulteriori dettagli e distinzioni.

FILIPPI Marco (PD). Può dirci a quanto ammontavano tali corrispettivi nel 2007?

CIUCCI. Parliamo di 325 milioni di euro nel 2007, passati a 278 milioni nel 2008 e, infine, a 218 milioni di euro per l'anno corrente.

Il senatore Gallo nella scorsa seduta mi aveva chiesto notizie sullo stato di realizzazione dei lavori sulla strada statale 275 Maglie-Santa Maria di Leuca: abbiamo realizzato la progettazione dell'opera e aggiornato il preventivo, per un valore complessivo di circa 287 milioni di euro, di cui 135 a valere su fondi FAS.

Il completo finanziamento dell'opera è previsto comunque nella delibera del CIPE dello scorso 6 marzo, per cui contiamo di poter giungere in tempi brevi all'assegnazione definitiva dei relativi finanziamenti.

Vorrei soffermarmi poi sulla questione della Salerno-Reggio Calabria e della statale 106 Ionica, cui si era richiamato in particolare il senatore Filippi.

Nel documento che abbiamo lasciato alla Commissione la scorsa settimana abbiamo provato a delineare un quadro di sintesi: dei 440 chilometri dell'intera tratta autostradale, 190 sono già stati ammodernati, e sono quindi in esercizio e rappresentano la nuova Salerno-Reggio Calabria;

ve ne sono poi 180 in costruzione e 70 ancora in progettazione, con progetti che prevediamo comunque di completare entro l'anno in corso. Proprio a proposito di questa autostrada leggevo ieri una dichiarazione sorprendente del presidente dell'Ance Buzzetti, che non intendo però commentare.

Abbiamo detto più volte che la previsione del completamento dei lavori indica una data compresa tra la fine del 2012 e l'inizio del 2013, nonostante le difficoltà registrate in alcuni casi, che di certo non possono essere attribuite interamente ad ANAS e che riguardano diversi aspetti connessi alla realizzazione delle opere: mi riferisco, in particolare, al quinto e sesto macro lotto della Salerno-Reggio Calabria e al primo e secondo macro lotto della statale 106 Ionica.

Credo che chiunque abbia letto i giornali conosca le difficoltà che in quelle zone incontrano le imprese nel proseguire i lavori, sia in ragione di problemi di tipo strettamente imprenditoriale (aumento dei costi dei materiali, difficoltà di accesso al credito in questo periodo di crisi), sia per situazioni legate al contesto ambientale, vuoi per la mancanza di imprese alle quali affidare i lavori, vuoi per l'alto numero di imprese cui è stato ritirato in corso d'opera il certificato antimafia.

Vi è una notevole difficoltà ad individuare imprese disposte a subentrare a quelle che, avendo perso la certificazione antimafia, devono essere immediatamente estromesse dai cantieri. In proposito vorrei ricordare che, soltanto nel quinto macro lotto (Gioia Tauro-Scilla, per intenderci), vi sono state ben 54 informative prefettizie interdittive e sono stati registrati 129 episodi criminosi più o meno gravi, anche se fortunatamente non ci sono state vittime (questo è l'aspetto positivo). Tutto questo ha determinato ovviamente, da un punto di vista organizzativo, una serie di difficoltà che vanno ad aggiungersi a quelle ingegneristiche che caratterizzano tale opera.

PRESIDENTE. Mi scusi, dottor Ciucci, ma stiamo parlando di un solo macro lotto, ho capito bene? Cioè, lei ci sta dicendo che su un unico macro lotto di soli 36 chilometri ci sono stati 54 interventi del prefetto?

CIUCCI. È così, signor Presidente, parliamo di un solo macro lotto: per la precisione, si tratta del quinto, della lunghezza di circa 30 chilometri, che presenta però dal punto di vista ingegneristico un livello di difficoltà realizzativa paragonabile a quello dell'intero collegamento Bologna-Firenze. Il lotto, infatti, ci tengo a ripeterlo, è in piena montagna e, su 30 chilometri, ci sono ben 15 gallerie e altrettanti viadotti: se si considera dunque l'intera lunghezza, credo che circa il 70-80 per cento del lotto si sviluppi in galleria o in viadotto. Si tratta quindi di un'opera di una difficoltà tecnica incredibile.

CICOLANI (PdL). Chi è il *general contractor*?

CIUCCI. Si tratta di Impregilo-Condotte, sia per quanto concerne il quinto che il sesto macro lotto.

Vorrei ricordare, inoltre, che in questa zona non ci sono più siti di deposito e prelievo inerti con autorizzazioni e certificazione antimafia, per cui, ad esempio, c'è difficoltà anche per l'approvvigionamento dei materiali.

CICOLANI (PDL). È mai stato nominato il custode giudiziario sulle cave? Nel caso dei lavori sull'Alta Velocità, ad esempio, per il tratto campano, venne fatto.

CIUCCI. Nel caso specifico, che io sappia, i custodi non ci sono.

Come dicevo, abbiamo dunque difficoltà a reperire cave, siti di deposito ed imprese affidatarie, con gare effettuate a suo tempo che premiavano i contraenti generali che subaffidavano: e in alcuni casi (penso ad esempio ai macro lotti della statale 106 Ionica) c'era, in offerta, l'impegno ad affidare il 100 per cento dei lavori. Da parte nostra, stiamo ovviamente cercando di superare questo *impasse*, chiedendo al contraente generale di realizzare anche in proprio una parte di questi lavori; siamo intervenuti più volte nel tentativo di risolvere queste difficoltà. Rispetto al quinto macro lotto della SA-RC, prevediamo di ultimare i lavori nel novembre del 2011.

FILIPPI Marco (PD). È in grado di fornirci i dati relativi al tempo di affidamento dei lavori e allo stato di avanzamento degli stessi?

CIUCCI. Come dicevo, per il quinto macro lotto si registra uno stato di avanzamento dei lavori pari al 42 per cento; tutte le gallerie sono tutte imboccate e tutti i viadotti sono in lavorazione. C'è però un problema fondamentale che ha influito sull'andamento dei lavori: per lavorare sulla Salerno-Reggio Calabria è necessario deviare il traffico su una carreggiata chiudendo l'altra, abbattere la carreggiata chiusa, ricostruirla e ritrasferire poi nuovamente il traffico. Se può essere complesso fare questo in Campania, dove la viabilità alternativa esiste – anche se non è certamente di grande soddisfazione – diventa più difficile farlo in Calabria, dove in molti tratti, e in particolare in quello di cui stiamo parlando, non c'è una viabilità alternativa o la stessa lascia veramente molto a desiderare.

A testimonianza di questo, ricorderete sicuramente quando, nel 2007, completati i lavori preliminari ed arrivato il momento di chiudere la carreggiata, ci fu un lungo dibattito, che coinvolse lo stesso ministro Bianchi, la Presidenza del Consiglio dei ministri e le Regioni Sicilia e Calabria, che temevano la chiusura. Fu chiesta la dichiarazione dello stato di emergenza, la nomina di un Commissario straordinario, la definizione di un piano di gestione delle emergenze, nonché la previsione nella legge finanziaria 2007 di stanziamenti *ad hoc* a favore delle «autostrade» del mare e la ricerca, infine, di soluzioni alternative (via ferrovia, ad esempio), che poi in realtà non sono state attivate.

Ovviamente tutto questo non ha permesso una buona realizzazione dei lavori, ragion per cui quando si parla di tempi di realizzazione e ritardi ANAS fa un po' da ufficio reclami; tuttavia, non tutto è a noi addebitabile. Nonostante ciò, il nostro obiettivo è arrivare al completamento dei lavori entro novembre 2011.

Sul sesto macro lotto abbiamo difficoltà di tipo diverso: alcune sono comuni al quinto, quali le comunicazioni interdittive prefettizie o fenomeni intimidatori, anche se minori perché in questo caso i lavori sono decisamente indietro rispetto al quinto macrolotto. Il sesto macrolotto è partito nel 2007; ero già in ANAS quando abbiamo approvato il progetto esecutivo.

FILIPPI Marco (PD). A che punto è lo stato di avanzamento dei lavori?

CIUCCI. Molto modesto, inferiore al 10 per cento.

Il problema è complesso. Fermo restando che anche in questo caso si prevede l'ultimazione dei lavori entro la prima metà del 2012, in base ad un programma dei lavori che abbiamo aggiornato in queste ultime settimane, ci sono pervenute richieste da parte del commissario straordinario, prefetto Musolino, e del sindaco di Reggio Calabria di non realizzare l'intervento di ricostruzione così come previsto nell'ultimo tratto di otto chilometri tra Campo Calabro e Reggio Calabria.

Ci è stato chiesto di non procedere secondo il normale abbattimento e ricostruzione ma di operare soltanto un'attività più leggera di ristrutturazione dell'opera. Ciò anche in vista della realizzazione della tangenziale di Reggio Calabria, per cui l'ultimo tratto dell'autostrada diventerebbe un tratto di penetrazione urbana mentre la tangenziale di Reggio Calabria, che è il primo lotto della nuova 106 Ionica, assorbirebbe buona parte del traffico attualmente insistente sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

In questo caso l'ultimo tratto è stato stralciato e sarà oggetto di un lavoro di *restyling*, che prevede lavori di pavimentazione, barriere di sicurezza, illuminazione, ma non demolizione e ricostruzione. Il primo tratto d'altra parte ha subito anche le conseguenze degli eventi franosi dell'ultimo periodo, che hanno costretto a sospendere i lavori per numerosi mesi per ovvi motivi di sicurezza dei cantieri e delle persone.

Con il contraente generale si è aperto un dibattito intenso e la previsione è di un completamento dei lavori per la metà del 2012, consentendo al contraente generale di fare in proprio direttamente una serie di lavorazioni maggiori rispetto a quanto inizialmente previsto, poiché non si trovano imprese affidatarie disponibili sul territorio.

PRESIDENTE. Colleghi, vi pregherei di prestare la massima attenzione, dato che la relazione del dottor Ciucci è molto articolata e puntuale. Approfitto per manifestare a lui grande apprezzamento, perché sulla Salerno-Reggio Calabria si dicono e si leggono notizie molto spesso non pertinenti.

CIUCCI. Analoghe criticità presenta il secondo macro lotto della statale 106 Ionica (l'area di Catanzaro), il cui stato di avanzamento è attualmente attestato al 35 per cento, con conseguente previsione di ultimarne i lavori entro la fine del 2011. Anche in questo caso i problemi sono dati dalla difficoltà di individuazione di imprese, intimidazioni, siti archeologici.

FILIPPI Marco (*PD*). L'affidamento dei lavori a quale periodo risale?

CIUCCI. Il contratto risale al 2005; nel 2007 c'è stata la consegna dei lavori. Il contraente generale è ATI Astaldi S.p.A & Ferrari s.r.l..

Le imprese impegnate sono le primissime: Astaldi, Impregilo, Condotte, Pizzarotti su altri lotti.

Più complessa è l'attività relativa al primo macro lotto, che si trova a Locri, con problematiche territoriali importanti. Anche in questo caso c'è una fortissima difficoltà ad individuare imprese affidatarie. Questo è uno di quei contratti che prevedeva il 100 per cento di affidamento da parte del contraente generale; i lavori sono praticamente agli inizi. I problemi sono dovuti alla presenza di siti archeologici, di reperimento degli inerti, quindi di produzione dei calcestruzzi.

Si è avviata una lunga trattativa, che dura da molti mesi, per non dire anni, per essere autorizzati a prelevare gli inerti dalle fiumare; l'impresa si impegna a realizzare una serie di lavori utili di sistemazione idraulica, ipotesi accolta positivamente ma ancora non definitivamente approvata. C'è stata anche una concertazione con l'impresa, volta a ridurre il consumo e il fabbisogno di calcestruzzi, ricorrendo a strutture in acciaio e prefabbricate; è previsto l'impegno diretto del contraente generale per tutta una serie di attività.

È chiaro che anche la scelta di opere d'arte, di strutture di tipo metallico o prefabbricate seleziona in maniera diversa le imprese in grado di operare su questo lotto. L'impresa attualmente sta lavorando e si prevede l'apertura al traffico della strada nel 2011. Prevediamo di stralciare molto probabilmente gli ultimi chilometri di questo lotto – garantendone la funzionalità – a causa di difficoltà di natura archeologica – a meno che non siano superate in tempi brevi – che impediscono di realizzare l'opera principale, ovvero una galleria di circa tre chilometri.

In merito al giudizio che mi veniva chiesto sull'istituzione, tra le altre, di una autorità indipendente di vigilanza sulle concessioni autostradali, ribadisco che ANAS dà attuazione alla sua missione, che è fissata per legge: essa riguarda la costruzione e la gestione di strade e autostrade.

Già dal 2006 ANAS si è dotata di un ispettorato indipendente preposto alla vigilanza sulle concessionarie stesse. L'IVCA è stato istituito nel novembre 2006, successivamente riarticolato e potenziato sulla base delle direttive specifiche emanate dai due Ministri competenti, su indicazione del Parlamento.

Talvolta si immagina ANAS come un soggetto regolatore e questo origina degli equivoci. In realtà non è così: i soggetti regolatori del si-

stema sono Parlamento, CIPE, Ministero, ma di certo non ANAS. Possiamo fare un'istruttoria per gli aumenti tariffari, ma non siamo noi a fissare le formule tariffarie; predisponiamo schemi di convenzione sulla base delle norme in vigore, ma non siamo noi ad approvare gli schemi di convenzione, soggetti invece ad una complessa procedura di approvazione che coinvolge NARS, CIPE, le competenti Commissioni parlamentari, i Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e, per l'attività di controllo, la Corte dei conti.

Quindi, se ho letto attentamente il complesso progetto istitutivo – che risale peraltro, se non sbaglio, a maggio dello scorso anno e ripete analoghe iniziative della precedente legislatura – in esso si attribuisce a questa *Authority* una funzione principalmente regolatrice, cioè un'attività che attualmente non viene svolta da ANAS. Per contro vorrei rilevare che, se ad ANAS è richiesto ancora di fare il concedente, deve necessariamente svolgere un'attività di controllo sui concessionari. Questo è il quadro: in maniera molto sintetica, perché il tempo non consente di più.

Quanto poi all'attività di tutela della legalità, qualcosa è stato già detto. Innanzi tutto vi è un forte impegno di ANAS contro possibili infiltrazioni da parte della criminalità organizzata: è chiaro che, dal momento che non siamo organi di polizia, né la magistratura, operiamo in via preventiva e per quanto di nostra competenza a supporto degli organi istituzionali competenti.

La nostra attività preventiva si sostanzia in particolar modo nella predisposizione di contratti semplici, di procedure di gara trasparenti, con capitoli ben scritti, tutti interventi che abbiamo posto in essere *ex novo* negli ultimi 24-36 mesi. Nell'ambito di quest'attività – come accennavo già la scorsa seduta, parlando della nostra organizzazione – abbiamo anche istituito presso la sede di Roma, alle mie dirette dipendenze, un'unità specializzata nella tutela della legalità e della trasparenza, col compito di gestire una banca dati centrale delle comunicazioni interdittive e delle certificazioni antimafia: lo stesso sistema opera in Calabria e contemporaneamente in Lombardia e in altre Regioni.

Ci occupiamo inoltre del coordinamento dei protocolli di legalità, secondo schemi sempre più omogenei su tutto il territorio nazionale, con riferimento sia alle opere della legge obiettivo, sia a quelle ordinarie: abbiamo stipulato con le prefetture di alcune Regioni (Piemonte, Emilia Romagna, Toscana) protocolli di legalità che riguardano tutte le opere regionali e non soltanto quelle della legge obiettivo.

Abbiamo sviluppato inoltre misure di controllo sui cantieri, concordando con la prefettura la predisposizione del cosiddetto settimanale di cantiere: tutte le settimane, ogni venerdì, vengono forniti preventivamente i dati di tutte le presenze previste, degli uomini, dei mezzi, le targhe dei veicoli impiegati, in modo che qualunque pattuglia si presenti in cantiere – e non necessariamente una specializzata – possa verificare, con una semplice spunta sul settimanale, chi è presente e chi non lo è: forse è solo una piccola cosa, ma in questo modo sicuramente il livello di controllo aumenta.

Abbiamo potenziato l'attività di *internal auditing*, creando un servizio di verifica dei materiali e delle forniture che sistematicamente si occupa di controllare la qualità dei calcestruzzi, e non solo, nei diversi cantieri.

Abbiamo adottato, infine, un nuovo codice etico particolarmente rigido, con prescrizioni attentamente puntualizzate.

Crediamo di esserci sicuramente impegnati da questo punto di vista, anche se cercheremo di fare ancora di più: l'impegno in questi casi non è mai abbastanza.

PRESIDENTE. Penso di interpretare anche l'opinione dei colleghi nel rivolgere un sentito ringraziamento al Presidente di ANAS per la sua esposizione così articolata, completa e puntuale.

Inviterei cortesemente il dottor Ciucci, se possibile, a farci avere un documento scritto, in particolare sui dati che oggi ci ha fornito con riferimento alla realizzazione della Salerno-Reggio Calabria e alla statale 106 Ionica.

Ho ascoltato con attenzione il suo intervento e credo che lavorare nelle condizioni che lei ci ha descritto sia veramente un'impresa.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, purtroppo non abbiamo molto tempo, ma intendo anch'io manifestare sicuramente un apprezzamento per la sensibilità, l'attenzione e la puntualità con cui il dottor Ciucci ha risposto alle questioni che avevamo sollevato nella precedente seduta. Con altrettanta sincerità devo dire però che non siamo rimasti ugualmente soddisfatti di fronte a tutte le risposte che ci ha dato.

Procederò molto rapidamente, in ragione dei tempi stretti che abbiamo. Innanzi tutto, per quanto concerne la questione delle tariffe, mi sembra di capire che il dottor Ciucci ci abbia invitato sostanzialmente ad un consuntivo, al quale ovviamente ci rimetteremo, pur rimanendo una nostra perplessità nel merito rispetto alla formula precedente.

Ci farebbe poi piacere avere magari qualche dato sui controlli effettuati dall'ispettorato: non chiedevamo certamente di essere sommersi oggi dai numeri, ma sicuramente sarebbe utile avere una documentazione più ampia, proprio perché si tratta di un profilo che ci sta particolarmente a cuore, come penso lei abbia capito.

CIUCCI. Vi faremo avere il consuntivo 2008, che sarà pronto tra poche settimane, relativo a tutta l'attività di vigilanza: lo stiamo definendo e, non appena sarà completato, provvederemo a trasmetterlo alla Commissione.

FILIPPI Marco (PD). Dottor Ciucci, mi ha molto sorpreso un passaggio della sua relazione (ma può anche darsi che sia stato solo un limite espositivo): sembrerebbe che ANAS non abbia battuto ciglio in questi anni di fronte alla riduzione dei trasferimenti erariali. Dico questo anche tenendo conto dei 200 milioni recentemente trasferiti a copertura del prov-

vedimento recante interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici in Abruzzo.

CIUCCI. Vorrei precisare che i 200 milioni ai quali lei fa riferimento, senatore Filippi, sono un «di cui» di quanto già previsto: in ogni caso le faccio notare che ANAS si è lamentata in tutti i modi, e credo di avere da questo punto di vista una fama abbastanza acclarata; questo però evidentemente da solo non basta.

FILIPPI Marco (PD). Mi pare che lei abbia poi glissato sulla questione relativa alla copertura finanziaria della Salerno-Reggio Calabria, opera che era stata invece indicata dal rappresentante del Governo come interamente coperta.

CIUCCI. In verità su questo avevo già risposto nella scorsa seduta e i relativi dati sono contenuti nel documento che ho consegnato alla Commissione. Ripeto ancora una volta che tutti i lavori che sono stati avviati, e che sono in corso, sono coperti da finanziamento; una parte dei 70 chilometri è poi coperta dagli stanziamenti, anche se non sono in grado di indicare in quale misura perché, come lei sa, la delibera del CIPE del marzo scorso non ha ancora ripartito gli importi.

PRESIDENTE. Le ricordo, senatore Filippi, che la Corte dei conti sta ancora esaminando la delibera del CIPE del marzo scorso: quando sarà stata registrata, potremo sicuramente fare questa valutazione.

FILIPPI Marco (PD). Vedremo alla fine quante risorse rimarranno disponibili.

Infine mi sembra francamente problematica l'ultimazione dei lavori della Salerno-Reggio Calabria e della statale 106 Ionica, stante la lentezza con cui procedono, di fronte alla puntualità delle cifre che ci ha fornito, che ho seguito con particolare attenzione, e all'insistenza sul rispetto del crono programma.

CICOLANI (PdL). Signor Presidente, mi associo anch'io ai ringraziamenti al dottor Ciucci per il suo contributo, che ritengo estremamente positivo.

Vorrei però soffermarmi brevemente sull'ultima parte del ragionamento sviluppato dal nostro ospite, quella legata cioè al tema della legalità e delle infiltrazioni criminali. Per quanto riguarda in particolare la Calabria che, dal punto di vista civile in generale, rappresenta una delle situazioni più problematiche del nostro Paese, ANAS realizza in quella Regione più del 50 per cento dell'ammontare complessivo degli investimenti.

Mi pare che una delle notizie più importanti emerse in quest'audizione sia che l'ANAS sta dando un contributo per rendere la Calabria un po' più civile e per contrastare il timore che noi avevamo – lo abbiamo sempre espresso in questa sede – che il flusso straordinario di denaro in

quella Regione potesse concorrere a favorire una caduta ulteriore dell'impianto della sua civiltà. Ciò non sta avvenendo.

Dottor Ciucci, alcuni mesi fa, in occasione dell'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge riguardante la revisione prezzi, nel corso di una serie di audizioni facemmo presente al Governo una situazione denunciata sia da imprenditori sia dai sindacati, proprio riguardo alla Salerno-Reggio Calabria. Si tratta di un fortissimo problema di frode di identità: i subappaltatori di opere pubbliche – almeno si riferivano a quelli non tanto ai *general contractor* – facevano firmare come consegnate agli operai determinate somme laddove indebitamente trattenevano quote delle retribuzioni.

Questo è un fatto gravissimo, che è stato fatto presente al Governo e denunciato nelle Aule parlamentari, che non riguarda la criminalità organizzata in senso stretto ma un tipo di criminalità diffusa e una pessima condotta aziendale. Vorrei capire a tal proposito quale posizione l'ANAS abbia adottato per contrastare tale fenomeno e se conseguentemente possiamo dire, a pochi mesi di distanza da questa nostra denuncia, che si è fatto qualche passo avanti.

CIUCCI. La domanda è difficile: come il senatore Cicolani può immaginare, non è facile per l'ANAS controllare questo tipo di situazioni, trattandosi di illeciti commessi «a valle» del rapporto tra imprese affidatarie o subaffidatarie ed i rispettivi dipendenti, che in qualche maniera subiscono il ricatto e firmano documenti che però quando arrivano ai nostri controlli – se arrivano – sono apparentemente in perfetta regola. Il problema riguarda piuttosto un'attività di verifiche ispettive a sorpresa poste in essere da parte delle forze dell'ordine. Per quanto lo vorremmo, sinceramente non è nelle possibilità di ANAS.

Cerchiamo di monitorare indirettamente tutta la regolarità della filiera, ma per essere sicuri di risolvere questo problema dovremmo sostituirci all'impresa e diventare noi il soggetto pagatore delle retribuzioni. In qualche caso ci siamo trovati a fare questo, e non soltanto in Calabria ma anche in altre parti d'Italia. Per fare l'esempio di un episodio specifico, sempre sulla Salerno-Reggio Calabria, per superare appaltatori inadempienti, ci siamo assunti noi l'onere di pagare direttamente le maestranze, in modo da consentire la prosecuzione, ancorché affannosa, dei lavori; più di questo non è facile fare.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente il dottor Ciucci e lo *staff* dell'ANAS e dichiaro conclusa l'odierna audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 16,30.

