



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 8

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

101^a seduta (pomeridiana): mercoledì 13 maggio 2009

Presidenza del presidente GRILLO

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

* PRESIDENTE	Pag. 3, 16, 20	* CIUCCI	Pag. 3, 11, 17
CICOLANI (PdL)	13		
DONAGGIO (PD)	10, 11		
FILIPPI MARCO (PD)	18		
FISTAROL (PD)	9		
GALLO (PdL)	18		
IZZO (PdL)	15		
PAPANIA (PD)	16, 17		
SIRCANA (PD)	12		
VIMERCATI (PD)	15		

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 direttore centrale risorse umane e affari generali, dottor Pietro Buoncristiano, il direttore centrale relazioni esterne e rapporti istituzionali, dottor Giuseppe Scanni, il capo ispettorato vigilanza concessioni autostradali, architetto Mauro Coletta e il capo servizi rapporti istituzionali, avvocatessa Roberta Lancetti.

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

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 28 aprile 2009.

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 vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi prevista l'audizione del Presidente dell'ANAS S.p.A, dottor Pietro Ciucci, che ringrazio per aver accolto il nostro invito. Il dottor Ciucci è accompagnato dal direttore centrale risorse umane e affari generali, dottor Pietro Buoncristiano, dal direttore centrale relazioni esterne e rapporti istituzionali, dottor Giuseppe Scanni, dal capo ispettorato vigilanza concessioni autostradali, architetto Mauro Coletta e dal capo servizi rapporti istituzionali, avvocatessa Roberta Lancetti.

Presidente Ciucci, ho preso l'impegno con i colleghi, per rendere più fluido il nostro incontro, di consentirle di illustrare il documento da lei predisposto per un tempo massimo di 30 minuti, in modo da lasciare spazio alle domande dei commissari e alle sue risposte, per essere tutti protagonisti di questo confronto.

CIUCCI. Presidente, ringrazio lei e tutti i senatori presenti per l'opportunità di illustrare, nell'ambito dell'indagine conoscitiva in corso, le attività svolte da ANAS in quest'ultimo periodo e, ovviamente, anche i problemi prospettici che possono influenzarne la futura gestione. Questa audizione coincide, sostanzialmente, con il completamento di un triennio di

mandato dell'attuale consiglio di amministrazione dell'ANAS; quest'ultimo è stato infatti nominato il 20 luglio 2006 e il mandato scadrà con l'approvazione del bilancio 2008 (che sarà prima sottoposto all'approvazione del consiglio di amministrazione in una seduta già convocata per la fine del mese di maggio e successivamente, come di regola, all'approvazione da parte dell'Assemblea degli azionisti entro il mese di giugno).

Cercherò di essere molto rapido nell'illustrare i principali elementi ispiratori della gestione dell'ANAS in questo triennio. Nel luglio 2006 la società era in una condizione di notevole difficoltà di carattere finanziario (ma non unicamente finanziario). Vi erano una serie di problematiche riguardanti lo sviluppo dell'attività amministrativa, la situazione di bilancio, l'andamento dei cantieri e, più in generale, l'organizzazione della società stessa.

Farò un elenco degli interventi realizzati, per dare un'idea della loro importanza e intensità. Essi hanno riguardato tutte le principali aree operative dell'azienda (l'assetto di *governance*, l'organizzazione e la gestione del personale), le attività di *core business* (la progettazione e la direzione dei lavori, il nuovo modello di esercizio), la gestione della nostra rete (che è composta da circa 25.000 chilometri di strade e autostrade senza pedaggio), la funzione di concedente (circa 6.000 km di autostrade in concessione), le funzioni di carattere legale come stazione appaltante, l'attività di gestione delle gare e del contenzioso (un problema storico dell'ANAS ma che riguarda, in larga parte, tutto il settore delle opere pubbliche), lo sviluppo dell'organizzazione di ANAS ovvero del gruppo di società da essa controllate o partecipate, le iniziative di coinvolgimento dei privati negli investimenti per la realizzazione delle opere, le *partnership* con le Regioni nella creazione delle cosiddette società miste, i sistemi informativi ed il sistema contabile.

Da questa elencazione si evince come noi abbiamo rivisitato tutti i processi principali dell'attività del gruppo ANAS ispirandoci, per quanto riguarda la *governance* e l'organizzazione, a criteri di semplificazione e di riduzione delle linee di riporto diretto verso il vertice e al presidio delle aree di *business* attraverso strutture specializzate. L'organizzazione della direzione generale, ad esempio, è articolata in tre aree distinte che presidiano le attività tecniche, le attività economico-finanziarie e quelle legali e di gara.

La gestione del personale rappresentava un punto di grande importanza in una società di recente trasformazione. Noi abbiamo introdotto nuovi meccanismi di controllo dei costi e delle *performance*, in linea con i riferimenti più efficaci delle imprese già operanti. Questi nuovi strumenti e queste modifiche hanno consentito una riduzione dell'organico nel triennio che stiamo esaminando, un contenimento dell'aumento, sia del costo complessivo che del costo unitario, al di sotto della percentuale d'incremento dell'inflazione, un miglioramento nella composizione qualitativa dell'organico in termini di abbassamento dell'età media, un miglioramento significativo della qualità professionale (il numero dei laureati è aumentato, in questo triennio, di oltre il 70 per cento), una migliore distribuzione

dei carichi di lavoro, una riduzione dell'assenteismo e una riduzione significativa delle prestazioni di lavoro straordinario.

Come dicevo, vi è grande attenzione al *core business* di ANAS che è quello di realizzare nuove opere e di gestire la rete attuale (oltre 25.000 chilometri di strade e autostrade senza pedaggio). Siamo quindi intervenuti sulla progettazione, potenziando e organizzando la Direzione progettazione che è in grado di operare come se fosse una società d'ingegneria esterna.

Abbiamo rafforzato il controllo sulla realizzazione delle opere; abbiamo creato una nuova Direzione esercizio per il coordinamento delle attività di gestione della rete e abbiamo molto investito nella ricerca e nell'innovazione (tutta finalizzata, ovviamente, a nuovi e più efficaci metodi di realizzazione e di manutenzione delle opere).

Tutto questo sforzo in termini qualitativi ha consentito di ottenere – e questo passaggio è decisamente importante per una società come ANAS – la certificazione di qualità di tutte le attività facenti capo all'area tecnica (dalla progettazione all'esercizio, alla ricerca-innovazione e al sistema di controllo delle sale compartimentali) da parte di un ente certificatore internazionale.

L'attività legale, facente capo alla Condirezione generale legale e patrimonio, e le attività connesse alla funzione di stazione appaltante sono state in questo triennio al centro dell'attenzione, il che ha consentito di sviluppare una potente attività di coordinamento sul territorio (ANAS è presente in tutte le Regioni) e, quindi, di avere modalità e prassi omogenee in tutta Italia. È questo un obiettivo di grande importanza. Abbiamo riscritto tutta la documentazione legale (bandi di gara, capitolati, contratti); abbiamo definito nuovi criteri per la composizione delle commissioni di gara, indicando anche delle linee guida di riferimento, in modo da assicurare una sostanziale omogeneità nella conduzione dei lavori, considerato altresì che – come dirò – abbiamo numerose gare in corso.

Abbiamo inoltre dedicato una particolare attenzione, anche su richiesta dell'azionista, all'esame del contenzioso che, come sapete, è un problema storico di ANAS e che riguarda un po' tutto il settore delle opere pubbliche. In particolare, attraverso il lavoro di un'apposita unità di missione, abbiamo esaminato a campione – anche se con una campionatura molto ampia – tutti i casi di contenzioso, andando a ricercare e ad individuare le cause principali cui riconnettere il contenzioso stesso. Al termine di tale esame, abbiamo assunto degli appositi provvedimenti per contrastare l'insorgere di nuovo contenzioso e per ottimizzare – se così si può dire – la gestione di quello esistente, che spesso però nasce da lavori e appalti datati nel tempo. A tal fine, come accennavo già prima, abbiamo provveduto anche alla rielaborazione della documentazione di gara, predisponendo una contrattualistica più aggiornata e bandi di gara più chiari e di più immediata interpretazione; siamo intervenuti altresì sulla qualità della progettazione. Più in generale, dunque, abbiamo posto in essere una serie di interventi utili ad evitare l'insorgere di nuovo contenzioso durante lo svolgimento dei lavori.

Abbiamo inoltre creato delle strutture di *staff* per supportare i responsabili dei singoli lavori (i responsabili del procedimento) nella gestione del contenzioso sin dalle prime fasi, a cominciare cioè dall'iscrizione delle riserve da parte delle imprese, in modo da contrastare quelle strategie imprenditoriali, spesso molto sofisticate, volte a sfruttare proprio il contenzioso come elemento di riequilibrio economico dei contratti.

Sempre per quanto riguarda la gestione del contenzioso, ma non solo, abbiamo sviluppato un accordo con l'Avvocatura generale dello Stato per il patrocinio legale; abbiamo altresì potenziato la nostra avvocatura interna, mediante l'assunzione di nuovi professionisti, con un bando di gara pubblico che ha riguardato tutta l'Italia. Abbiamo creato poi degli albi territoriali per gli avvocati del libero foro, ai quali è necessario iscriversi per poter essere poi chiamati a svolgere attività per ANAS, secondo criteri di trasparenza, professionalità e di turnazione degli incarichi.

Nel frattempo, in quest'ultimo triennio, si è sviluppato e potenziato quello che prima ho chiamato il gruppo delle società ANAS, con la creazione delle cosiddette società miste, cioè in partecipazione con alcune Regioni. Tra queste, come certamente anche voi ricorderete, la prima ad essere costituita è stata quella con la Regione Lombardia per la gestione delle concessioni della BreBeMi, della Pedemontana lombarda e della tangenziale esterna di Milano; è seguita poi la costituzione di una società con la Regione Veneto, per la gestione del passante di Mestre, gestione che essa ha assunto dal momento dell'apertura al traffico avvenuta l'8 febbraio scorso. Abbiamo costituito anche una società con la Regione Piemonte, per la realizzazione della cosiddetta Pedemontana piemontese da Biella a Santhià, progetto di cui tra l'altro, a meno di 12 mesi dalla costituzione della società stessa, è stato già pubblicato il bando di gara per la scelta del concessionario, secondo quanto previsto sul *project financing* dalle nuove procedure del terzo decreto correttivo al decreto legislativo n. 163 del 2006. Ricordo, ancora, la società costituita con la Regione Lazio per la realizzazione della nuova Pontina, che ha già portato avanti il progetto, da attuare anch'esso in *project financing*: prima della pausa di agosto, contiamo di pubblicare anche in questo caso il relativo bando di gara.

Nell'ambito del gruppo delle società controllate, è stato acquisito in questo triennio il controllo della società Stretto di Messina, con il progetto relativo alla realizzazione dell'omonimo ponte. Infine, per completare il quadro, ricordo che ANAS ha il controllo della società Quadrilatero Umbria-Marche S.p.A. che, in *partnership* con le Regioni Umbria e Marche, è incaricata dell'ammodernamento di due direttrici principali, la Perugia-Ancona e la Foligno-Civitanova Marche. La società sta lavorando ed ha avviato la costruzione dei tratti affidati; entro l'estate, potrà essere aperto al traffico un primo tratto della direttrice tra Foligno e Civitanova Marche.

Il tema del *project financing*, che riguarda alcune delle società costituite in *partnership* con le Regioni, coinvolge anche direttamente ANAS. Abbiamo infatti avviato numerosi bandi di gara per qualche miliardo di euro ed abbiamo già scelto, ad esempio, i promotori finanziari per la realizzazione della Caianello-Benevento, del collegamento al porto di An-

cona, della Catania-Ragusa, della San Vittore-Campobasso. Recentemente abbiamo pubblicato, in base alle norme del terzo decreto correttivo, la gara per il collegamento tra l'Autostrada A1, l'aeroporto di Grazzanise e la cosiddetta direttrice Domitiana (o Capua-Villa Literno, come viene spesso indicata). Ci apprestiamo inoltre a pubblicare il bando di gara per il collegamento Ferrara-Porto Garibaldi.

Si registra quindi un importante ricorso al *project financing*, nella consapevolezza che, davanti alla limitatezza delle risorse pubbliche, ANAS debba puntare al massimo coinvolgimento delle risorse degli investitori privati.

Per completare questo rapido *excursus* sulle novità introdotte in ANAS in quest'ultimo triennio, non possiamo non ricordare i miglioramenti a livello di sistema contabile, con l'introduzione del SAP, un sistema adottato da tutte le più grandi imprese italiane ed internazionali, che ha rappresentato per ANAS un salto di qualità importante sul piano dei sistemi informativi e contabili.

Altrettanto importante è stato poi il forte potenziamento dei presidi di controllo nelle diverse articolazioni. In particolare, è stata istituita l'Unità Legalità e Trasparenza, che coordina a livello centrale tutte le attività di controllo e di difesa dai tentativi di infiltrazione da parte della criminalità organizzata, ovviamente in stretta collaborazione e al servizio delle forze istituzionali a ciò deputate.

Abbiamo introdotto la figura del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari (che, come sapete, è prevista per le società quotate), con il compito di verificare la correttezza delle informazioni e dei sistemi contabili; abbiamo inoltre fortemente potenziato il sistema di controllo di gestione e di *budgeting*, oltre che quello di *internal auditing*, cioè di ispettorato interno. Si tratta di funzioni di straordinaria importanza in una società come ANAS che, come dicevo, è articolata sull'intero territorio nazionale, anche se ancora giovane e alle prese con i problemi legati alla trasformazione da ente a società per azioni.

Allo stesso modo, sempre nell'ambito dei presidi di controllo, in base al decreto legislativo n. 231 del 2001, l'organismo di vigilanza ha dedicato particolare attenzione allo sviluppo di nuove procedure, del codice etico e dell'attività quotidiana di controllo e di prevenzione dei reati.

Forse la mia esposizione è stata troppo rapida, ma spero di avervi dato un'idea non troppo confusa delle numerose iniziative che hanno riguardato un po' tutte le aree di attività dell'azienda.

Per quanto riguarda i risultati ottenuti, il bilancio del 2005, ossia l'ultimo prima della nomina dell'attuale consiglio (anche se poi l'azionista non lo approvò al momento della nomina del nuovo consiglio, ma chiese ulteriori approfondimenti), chiudeva con una perdita di 496-497 milioni di euro. Siamo ancora elaborando le ultime valutazioni (il consiglio di bilancio è stato convocato come da prassi per la fine di maggio) e contiamo di presentare un bilancio in sostanziale pareggio. Ciò significherebbe qualche milione in più o in meno rispetto allo zero (mi auguro che si tratti di qualche milione in positivo), ma sarà comunque un sostanziale pareggio, con

un recupero forte rispetto alla situazione di perdita di 500 milioni di euro della fine del 2005.

Sempre in termini di risultati realizzati, se parliamo di *core business* della società, ANAS è tornata ad essere nel 2007-2008 la prima stazione appaltante in Italia in tema di lavori pubblici e ciò non siamo noi a sostenerlo bensì le ricerche che annualmente pubblica il «Sole 24 Ore» sulla base dei dati di un'agenzia specializzata. In termini di accelerazione dei lavori, vorrei ricordare brevemente alcuni numeri: attualmente abbiamo circa 160 cantieri aperti per oltre 12 miliardi di investimenti; abbiamo approvato negli ultimi tre anni quasi 200 progetti, per un investimento di alcune decine di miliardi di euro; abbiamo avviato 70 nuove gare, riferendoci soltanto a quelle relative a nuove opere di competenza della direzione generale, per quasi 8 miliardi di euro; sempre nell'ultimo triennio, abbiamo completato più di 100 lavori e altrettanti ne abbiamo avviati. Credo che questi numeri, pur estremamente sintetici, possano dare l'idea dei risultati ottenuti in termini di *core business*.

Qual è il nostro obiettivo e il nostro desiderio o, come si direbbe in termini organizzativi, la *mission* aziendale? Noi crediamo che ANAS debba essere sempre più un punto di riferimento per quanto concerne le modalità di realizzazione delle opere pubbliche in Italia, tenendo a riferimento la qualità della progettazione e le soluzioni tecniche ispirate ai migliori *standard* ed impegnandosi nella realizzazione di procedure trasparenti e nel mantenimento della legalità e della sicurezza sul lavoro. Tutto ciò per realizzare le opere secondo le indicazioni ricevute dal Governo nei tempi e nei costi previsti.

Non tutti i problemi di ANAS – sarebbe velleitario sostenere il contrario – sono stati risolti: ad esempio, la trasformazione di ANAS in una vera e propria società per azioni ancora non si può dire completamente realizzata. D'altronde ANAS rappresenta un caso unico. Per trasformarla in un'impresa non basta adottare ed introdurre soluzioni già collaudate in altri casi e per altre società; di volta in volta si debbono inventare, creare, studiare e mettere a punto soluzioni particolari, speciali, fatte su misura.

C'è poi un problema di autonomia finanziaria, che è un aspetto fondamentale per una società. Autonomia finanziaria significa avere un sistema di ricavi che siano certi e prevedibili, dipendente in parte preponderante dal mercato; soltanto potendo fare riferimento a fonti prevedibili è possibile svolgere un'attività di pianificazione e di programmazione importante per ogni impresa e soprattutto per una società come la nostra, che opera su progetti di medio, lungo e a volte lunghissimo periodo. Abbiamo un problema di equilibrio economico-finanziario e di sufficienza delle fonti spettanti ad ANAS per fronteggiare gli impegni relativi alle opere attualmente in corso.

Come sapete, questo tema è emerso più volte in passato. Anche nel momento in cui è stato nominato il nuovo consiglio di amministrazione abbiamo tenuto sotto controllo con grande attenzione tale equilibrio. Le fonti disponibili sono superiori agli impegni assunti, tuttavia il margine

è esiguo e tende a restringersi. L'equilibrio dipende molto dall'andamento dei costi delle opere in corso, che, a sua volta, è strettamente collegato ad almeno due variabili: l'andamento del costo dei materiali e quindi la crescita dei prezzi e dei costi, da un lato, e l'andamento del contenzioso, dall'altro.

Quello del contenzioso è un tema delicato, su cui tornerò successivamente, che deve essere considerato con attenzione distinguendo e mettendo in evidenza che una parte significativa di ciò che rientra in tale ambito riguarda dispute sul modo in cui remunerare le maggiori attività che l'impresa ha fatto rispetto al progetto e al contratto e che, come tali, rappresentano un valore aggiunto dell'opera che si va a realizzare nonché un investimento da ammortizzare, ma che rappresentano anche un maggior fabbisogno finanziario di cui ANAS deve farsi carico.

In questo periodo, ANAS è fortemente coinvolta nella realizzazione di nuove opere, sia a carattere ordinario (stiamo definendo il nuovo programma per il 2009), sia a carattere straordinario (il piano straordinario è stato approvato all'inizio dello scorso marzo dal CIPE). Dei circa 60 progetti previsti dalla delibera del CIPE un po' più della metà, dunque 30-35, sono di competenza diretta o indiretta di ANAS. Il nostro impegno è quello di realizzare tali opere il più rapidamente possibile, avendo ben chiaro come esse abbiano un doppio valore: aiutare l'uscita dell'Italia dalla crisi supportando la domanda ed offrendo occupazione e contribuire a colmare il *gap* infrastrutturale di cui soffre il nostro Paese – di cui tante volte abbiamo avuto modo di parlare – in modo da avere un sistema più competitivo. Crediamo che ANAS possa dare un contributo importante e che, sulla base di questa rinnovata e forse ritrovata efficienza, sulla base di ottant'anni di esperienza, ANAS possa essere un punto di forza e di riferimento per il Governo e, senza retorica, per il Paese al fine di realizzare le previste politiche infrastrutturali.

FISTAROL (PD). Signor Presidente, pur molto brevemente, vorrei porre all'attenzione del presidente Ciucci e dei colleghi un tema in verità eccentrico rispetto alla relazione, sul quale credo sia opportuno ascoltare la posizione di ANAS. Mi riferisco alla questione dei corrispettivi per i passi carrai: in sintesi, le somme di denaro che cittadini ed imprese pagano ad ANAS per entrare ed uscire dalla propria residenza o dalla sede della propria attività economica, qualora esse insistano su strade ANAS che si trovano all'esterno dei centri abitati.

Ai sensi della legge n. 449 del 1997, l'ANAS ha avuto la possibilità di adeguare annualmente tali canoni. La legge prevedeva per il primo anno un aumento che non superasse il 150 per cento del canone senza fissare limiti per gli anni successivi. Ora siamo arrivati a situazioni in cui ANAS, sulla base di parametri fissati discrezionalmente, ha aumentato il canone fino all'8.000 per cento rispetto a quello fissato nel 1997, anno in cui la legge ha consentito l'adeguamento.

Ai fini di una maggiore chiarezza, ANAS introita da questi canoni circa 23 milioni di euro (se i dati a mia disposizione sono esatti). Non è una gran cifra all'interno del bilancio complessivo della società, ma questi aumenti incidono fortemente sui singoli interessati. Ho qui tre bollettini, recapitati da ANAS a piccole attività economiche, che possono servire a dare un'idea di ciò di cui sto parlando: in un caso si tratta di 133.000 euro di arretrati e in un altro caso (una piccola attività commerciale, un bar) di 15.000 euro. Questi sono gli episodi più eclatanti, ma la media è comunque di 7.000 euro. Talvolta, la situazione è tale che i cittadini e le imprese (soprattutto le piccole imprese) si difendono non pagando. Questa situazione deve essere evidentemente affrontata dal Parlamento, per quanto di nostra competenza, e dal Governo.

Volevo poi conoscere la posizione del presidente Ciucci riguardo al fatto che mi risulta che ANAS applichi questi aumenti a macchia di leopardo, nel senso che vi sono sedi regionali più solerti e capaci di applicare la legge e sedi regionali meno solerti. Ho avuto segnalazioni di tali situazioni dal Veneto, dal Friuli-Venezia Giulia e dal Piemonte in modo particolare, ma penso che riguardino anche altre Regioni. Il 6 maggio scorso, presso la sede regionale dell'ANAS di Venezia, si è tenuta una riunione riguardante il Veneto, alla quale hanno fatto però riferimento anche Friuli-Venezia Giulia e Piemonte. In quella riunione, presidente Ciucci, i vostri dirigenti regionali si sono dimostrati sensibili al tema e disponibili ad un riscontro circa la congruità degli aumenti (con un conseguente ricalcolo dei pregressi), nonché ad una verifica a campione. Da quanto mi risulta, infatti, neppure i dirigenti e i funzionari ANAS erano a conoscenza di cosa comportassero concretamente questi aumenti, cioè il rischio di chiusura di attività economiche.

Presidente Ciucci, le chiedo se lei non ritenga di assumere una linea analoga a livello nazionale, riconsiderando una situazione di grande pesantezza e al limite della tollerabilità soprattutto per le piccole attività economiche oltre che per i privati cittadini che pagano cifre esorbitanti per entrare e uscire dalle proprie case. Poiché ritengo che questo tema debba essere affrontato con un'iniziativa parlamentare e del Governo, volevo mettere a conoscenza i colleghi della situazione. È chiaro, comunque, che Parlamento e Governo dovranno farsi carico di rimborsare ANAS in un altro modo, più equo rispetto a questa forma che è vessatoria nei confronti di pochi cittadini e imprese che, per mantenere strade ANAS, pagano per tutti.

DONAGGIO (PD). Ringrazio il presidente Ciucci per la sua esposizione circa la situazione attuale di ANAS, che ho seguito con attenzione. Ho dato una lettura veloce al documento consegnato, ma non ho riscontrato alcun giudizio in ordine all'attuale sistema tariffario e ai suoi esiti. In Aula, noi criticammo molto aspramente questo nuovo sistema, sostenendo che il cambiamento del sistema tariffario era essenzialmente un favore fatto alla Società Autostrade. Addirittura, era nostra opinione che il modo con il quale era stata approvata la nuova convenzione avesse sot-

tratto al Parlamento e al CIPE il controllo su come il sistema tariffario rispondeva, da una lato, alla giusta remunerazione che deve essere data al concessionario e, dall'altro, agli interessi generali del Paese in ordine all'attuazione degli investimenti e a tutto ciò che alle tariffe è correlato.

Lei ha più volte affermato, anche in articoli di giornale che sono stati richiamati, che il nuovo sistema tariffario avrebbe consentito un risparmio del 6 per cento.

CIUCCI. Lei si riferisce solo ad ASPI?

DONAGGIO (PD). Mi riferisco anche ad ASPI, ma tenendo conto del fatto che sul modello di ASPI sono state messe a regime anche le altre società e che questa è la società che gestisce la maggiore percorrenza. Ora, facendo una comparazione tra i due sistemi tariffari e valutando il sistema di calcolo delle tariffe, io noto che nella sua relazione lei richiama le norme ma non affronta il merito della questione. Quelle norme, però, avrebbero dovuto produrre gli effetti da lei più volte richiamati e rappresentare il risultato di questo cambiamento di sistema. Abbiamo invece di fronte un'ipotesi che porterà, nel quinquennio 2005-2010, a un aggravio delle tariffe dello 0,81 per cento. Dal momento che ora avrà termine il blocco delle tariffe, noi siamo preoccupati perché la crisi non sarà uguale per tutti. Infatti, c'è chi dalla crisi si avvantaggerà (perché non è vero che essa incide su tutti allo stesso modo) e c'è chi invece dalla crisi e dal modo con il quale si stanno realizzando alcuni interventi di natura tariffaria e si applicano alcune regole che sono state introdotte ricaverà uno svantaggio. È il caso del nostro sistema delle imprese e delle questioni legate all'occupazione che, in questo momento, stanno sopportando uno svantaggio.

Ciò è talmente vero che nel caso specifico di Autostrade S.p.A., dal 1998 ad oggi, essa non solo ha mantenuto l'equilibrio economico che le era stato riconosciuto nella convenzione ma ha anche portato a consuntivo dei risultati di esercizio superiori a quelli previsti nel piano finanziario vigente, che era già in equilibrio.

C'è quindi da fare chiarezza sul rapporto tra ANAS e Società Autostrade per quanto riguarda la questione legata alla corretta applicazione delle tariffe e alle concrete conseguenze nel sistema tariffario. Sono state presentate al riguardo anche delle interrogazioni, tra cui una del collega Marco Filippi, alla quale ci auguriamo che il Ministro risponda in tempi brevi. In ogni caso, sarebbe opportuno che ANAS spiegasse i motivi della rinuncia alla revisione tariffaria, con riferimento al sistema della convenzione del 2003, andando poi a valutare se non si sia trattato di una scelta sbagliata, nel senso che essa non produrrà alcuna riunione del sistema tariffario.

Tutto ciò va posto in relazione al fatto che – a fronte, tra l'altro, dell'aumento delle tariffe – non sono stati rispettati i tempi previsti per i lavori. Credo che questo sia un punto da chiarire, in particolare con riferimento al rapporto esistente tra il modo in cui il sistema tariffario è oggi in

grado di disciplinare e vincolare la realizzazione delle opere – anche se ormai non c'è più alcun collegamento tra obbligo di investimenti e realizzazione dei lavori – e il modo di procedere alla revisione delle tariffe per quanto riguarda il sistema dei concessionari.

Vorrei poi porle una seconda questione, presidente Ciucci, con riferimento ad un'opera da lei citata, che a me sta particolarmente a cuore: sto parlando del passante di Mestre. Si sta infatti registrando una pesante ricaduta sugli enti locali per quanto riguarda le opere accessorie connesse al passante, tutte ricomprese però nel progetto autorizzato. È accaduto infatti che in corso d'opera il commissario abbia cambiato le carte in tavola, spiegando che il progetto non è più quello originario: in particolare, non ci sarà più l'arretramento della barriera da Villabona a Dolo, con la liberalizzazione del tratto riguardante quei Comuni che pure hanno sopportato l'invasione del sistema passante sul loro territorio. Si è detto che ciò è avvenuto con il consenso degli enti locali, nonostante ci siano fior di delibere dei comitati comunali nelle quali, al contrario, si chiede e si pretende il rispetto del progetto originario e dei tempi previsti per la realizzazione delle opere accessorie. Infatti, mentre da un lato è stato alleggerito il traffico sul passante, dall'altro si registra un blocco della mobilità in tutti i Comuni ad esso collegati, poiché le opere accessorie non sono state realizzate: in particolare, mentre per quelle di tipo A si assiste ad un rallentamento dei finanziamenti, per quelle di tipo B ci sono addirittura soltanto promesse, senza alcuna indicazione circa i tempi di realizzazione.

Ciò significa dunque che un'opera come quella del passante di Mestre, che ho personalmente considerato lodevole oltre che di interesse nazionale, anziché rappresentare un valore aggiunto per il territorio è finita per diventare un disastro. Per questo, dal momento che noi vorremmo che fosse invece indicata come un'opera di valore, sarebbe importante capire in che modo funziona il sistema dei finanziamenti ed il controllo di ANAS sul rispetto dei progetti in relazione ai quali è stato acquisito il consenso degli enti locali. In caso contrario, infatti, ognuno sarebbe libero di interpretare i progetti come crede, manomettendo un aspetto importante quale, appunto, l'acquisizione del consenso da parte degli enti interessati dalla realizzazione dell'opera.

SIRCANA (PD). Signor Presidente, sarò brevissimo, chiedendo al nostro ospite soltanto una precisazione. Nell'audizione del 14 ottobre scorso, il dottor Ciucci aveva annunciato sostanzialmente l'impegno di Autostrade S.p.A. ad aprire linee di credito garantite a copertura degli investimenti non ancora realizzati, che, se non sbaglio, venivano valutati per un ammontare di circa 3,5 miliardi di euro. Dal canto suo, qualche settimana dopo, l'amministratore delegato della società Autostrade, in una dichiarazione pubblica, ha quantificato in un miliardo di euro le linee di credito attivate. È dunque evidente la differenza tra le due cifre.

Quello che vorrei sapere, dottor Ciucci, è se le risulti che nel frattempo la società Autostrade abbia adeguato l'ammontare delle linee di credito al reale fabbisogno; vorrei conoscere inoltre quali azioni abbia intrapreso ANAS per sollecitare tale adeguamento.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, vorrei svolgere qualche riflessione complessiva sulla gestione di ANAS S.p.A. nell'ultimo triennio.

Innanzitutto, vorrei sottolineare che la gestione precedente – per intenderci quella in cui ANAS non era ancora una società per azioni, o almeno lo era solo parzialmente – si è caratterizzata per due aspetti sostanziali: da un lato, l'impiego dei residui passivi, e quindi la ricognizione storica di ANAS, che aveva dato grande impulso all'attività della stessa; dall'altro, l'avvio di un processo di modernizzazione, il cui fiore all'occhiello secondo me è stato, ed è ancora oggi, l'area ingegneria centralizzata, che prima non esisteva e che ha rappresentato uno strumento importante (anzi, direi centrale a questo fine) per consentire anche una moralizzazione di ANAS che in quel momento – parliamo del 2001 – non era ancora del tutto scontata. Sono state condotte poi azioni molto importanti per il contrasto alla criminalità organizzata, soprattutto nei lavori pubblici realizzati in Calabria e in Sicilia.

Mi risulta difficile, quindi, comprendere la gestione di questi tre anni, che pure si è mossa in gran parte all'interno di un'azione di Governo che ancora adesso non condivido – come ho detto già più volte in passato – e che proprio nel settore delle opere pubbliche ha avuto i suoi profili di maggiore criticità: pensiamo, ad esempio, alla rottura *ex lege* dei contratti. Si tratta di azioni aberranti, se guardate alla luce della cultura occidentale e dello Stato di diritto, che non hanno mancato peraltro di creare gravi problemi, sia ad ANAS, che alle stesse Ferrovie dello Stato S.p.A., tant'è che di fatto i contratti dell'Alta velocità non si sono ancora ripresi.

Devo invece dare atto ad ANAS del modo in cui si è mossa nella vicenda relativa alla convenzione unica, che poteva anche starci, ma certamente non all'interno di un contesto in cui si prevede la rottura per legge del contratto; si poteva, in altre parole, anche contemplare l'ipotesi di una rivisitazione del contratto, rimanendo però sempre all'interno di un'attività di tipo negoziale. Ritengo dunque estremamente positiva l'attività svolta da ANAS nell'ultimo triennio nei confronti dei concessionari: mi riferisco in particolare al caso Autostrade-Abertis e alla vittoria nei vari gradi di giudizio per il comportamento tenuto proprio dal punto di vista giuridico, pur all'interno di difficoltà molto gravi che lo stesso Governo ha contribuito a determinare.

Sforzandomi poi di individuare gli altri elementi positivi che hanno caratterizzato questa gestione, a mio avviso qualche luce è ancora ravvisabile nelle società miste ANAS-Regioni, anche se ci sono comunque alcune ombre. In particolare, so bene che lei, dottor Ciucci, ha dovuto condurre battaglie con i Presidenti delle Regioni, anche mediante il ricorso a patti parasociali, per assicurare ad ANAS la maggioranza all'interno delle società miste, cercando nel contempo di cogliere nella partecipazione delle

Regioni gli elementi positivi che potevano venirne, vale a dire soprattutto la gestione del territorio e l'aspetto urbanistico, quali elementi da valorizzare nel momento in cui si va a pianificare un'infrastruttura. Non sempre mi sembra, però, che questo risultato sia stato raggiunto: mi riferisco, in particolare, alla società costituita con il Veneto e, probabilmente, anche a quella lombarda. Mi interesserebbe molto una sua opinione, anche critica, rispetto a quanto è accaduto, perché ritengo che in futuro questo argomento sarà ancora centrale.

Vorrei soffermarmi poi su di un altro aspetto positivo ravvisabile nella gestione di ANAS dell'ultimo triennio, sempre con riferimento al profilo morale. Seguo molto le vicende di ANAS e devo dire che in questi anni la società ha continuato nel suo processo di ammodernamento e di ringiovanimento. Oggi ANAS ha una serie di capi comparto giovani e tecnicamente preparati e se il processo è ancora in divenire si può comunque dire che lo strumento è certamente migliore rispetto a quello di dieci o quindici anni fa; tra l'altro, negli ultimi anni il percorso intrapreso ha compiuto ulteriori passi avanti rispetto al passato. Tuttavia, mi sento di avanzare qualche critica, poiché ritengo che per il futuro bisognerebbe rivolgere maggiore attenzione ad alcuni aspetti. Ad esempio, ANAS ha abbandonato completamente – non mi riferisco tanto all'ultima gestione, quanto a quella degli anni passati – il tema della sicurezza stradale, dei cosiddetti punti neri, della pianificazione, della segnaletica stradale.

Quello attuale è un periodo di ristrettezza economica ed è sempre più difficile fare investimenti; pertanto, a mio parere, andrebbe elaborato un grande piano di regolarità della circolazione stradale, che consentirebbe intanto di utilizzare al meglio le infrastrutture esistenti. Su questo versante penso sarebbe opportuno fare uno sforzo straordinario, che in passato non è stato compiuto. L'ANAS, soprattutto sotto il profilo culturale, ancora non riesce ad essere nel sistema Paese un elemento centrale per quanto concerne la pianificazione e l'individuazione del rapporto costi-benefici nel sistema infrastrutturale. Vorrei ricordare che abbiamo, soprattutto nelle autostrade transmagrebine, un ruolo importante come sistema Paese. Ciò potrebbe avere dei riflessi di tipo culturale; mi riferisco alla capacità che oggi l'ANAS potrebbe avere come strumento per la diffusione all'estero della nostra cultura e del nostro *know-how* tecnologico. Sotto questo profilo, ci sono dei ritardi che vanno migliorati sia per le Ferrovie dello Stato, dove abbiamo dei gioielli da esportare che sono richiesti in tutto il mondo (come il sistema del radiosegnalamento), sia per il sistema stradale. Ma l'aspetto forse più grave è rappresentato dal nostro ritardo sulla finanza di progetto; la gestione degli ultimi tre anni non ha dato un forte impulso alle infrastrutture di finanza di progetto. Oggi abbiamo uno strumento in più, la Cassa depositi e prestiti, che può coadiuvare in modo significativo. Anche Infrastrutture S.p.A. era partita con questo fine, ma è vero che lei, presidente Ciucci, non ha potuto usufruirne perché, di fatto, tale società aveva esaurito la spinta iniziale. Ad ogni modo, l'ANAS non può tirarsi indietro, deve essere un elemento di punta per l'innovazione nel nostro Paese.

VIMERCATI (PD). Signor Presidente, sono contento che il collega Cicolani abbia sollevato il tema della sicurezza stradale, perché sta molto a cuore anche a noi. Su questo versante ANAS potrebbe dedicare, oltre all'informazione fornita al Parlamento, più risorse ed energie. Vorrei sapere che cosa è stato realizzato e che cosa si ha intenzione di fare per aumentare la sicurezza sulle strade, poiché nei giorni festivi e nei periodi di ferie si verificano le solite ecatombe, oltre allo stillicidio quotidiano di incidenti. Quali sono, sia dal punto di vista dell'attività ispettiva che dei programmi e dei servizi, gli impegni di ANAS per migliorare la sicurezza?

Nella relazione che ci ha consegnato, ho notato che non si parla mai di tecnologia della comunicazione, che è invece una delle questioni fondamentali: se vogliamo sviluppare l'infomobilità, occorre comprendere che gli *asset* fisici sono ideali per portare informazione. Ciò avviene anche per altri gradi di servizio: l'amministratore di Poste italiane ci ha riferito, ad esempio, che Poste sta investendo molto in questo ambito; lo stesso ha dichiarato l'ingegner Moretti per quanto riguarda le Ferrovie. Mi parrebbe strano se non ci fosse – spero sia solo per motivi di sintesi che non lei non ci ha detto nulla al riguardo – l'impegno di ANAS per valorizzare i propri *asset* anche in funzione di questi obiettivi, che poi convergono sulle questioni della sicurezza. Lo sforzo per l'estensione della banda larga nel nostro Paese non può riguardare solo le società di telecomunicazioni o gli interventi del Ministero dello sviluppo economico là dove il mercato non esiste; in questo ambito, società come ANAS sono cruciali.

Vorrei toccare una questione che prende spunto da un'interpellanza al Ministro dei trasporti che ho presentato di recente con la collega Magistrelli. Lei, presidente Ciucci, ha indicato l'attività ispettiva realizzata fornendo informazioni dettagliate che non metto assolutamente in discussione; mi chiedo tuttavia come mai, a fronte di interpellanze dirette ad avere informazioni sull'attività ispettiva, il 16 aprile 2009 ANAS abbia inviato alle società concessionarie autostradali una lettera contenente la richiesta di una rassegna dal 1999 al 2008, quasi che ANAS non avesse tali dati a disposizione. Le attività ispettive, che vengono realizzate con cadenza molto sostenuta, non consentono ad ANAS di avere, non dico giorno per giorno, ma almeno periodicamente il quadro di ciò che accade? Vorrei capire se da questo punto di vista esista uno iato, così come mi chiedo se le attività ispettive siano formali e se solo sulla base di una richiesta del Ministero dell'economia si possano avere informazioni più approfondite, ad esempio sullo stato delle convenzioni vigenti. Come dicevo, abbiamo presentato un'interpellanza al riguardo, perché questa circostanza ci è sembrata un po' strana e dà l'idea di un ispettorato di vigilanza non proprio al massimo dell'efficienza.

IZZO (PdL). Signor Presidente, mi ricollego alle considerazioni già sviluppate dai colleghi Cicolani e Vimercati per sollecitare un piano di interventi sulla rete infrastrutturale esistente, in modo da assicurare una maggiore sicurezza dei fruitori e, soprattutto, un intervento finalizzato an-

che all'ammodernamento e alla sistemazione delle strade con l'allocatione di sistemi di segnaletica (che soprattutto nella mia Regione, la Campania, e nelle zone interne della provincia di Benevento sono piuttosto carenti).

Al di là questa considerazione, pongo soltanto una domanda alla quale, però, non credo che il presidente Ciucci potrà dare una risposta immediata che mi auguro, comunque, potrà far pervenire successivamente. Mi riferisco, specificamente, alla questione della variante della Strada statale 7-*bis* (cioè al tratto autostradale Benevento-Caserta Sud), opera inserita nella cosiddetta legge obiettivo, per il progetto preliminare della quale furono investiti 20 milioni di euro. Una volta realizzato questo progetto preliminare, la realizzazione di tale opera è stata abbandonata sia da parte dell'ANAS che della Regione. Desideravo pertanto conoscere l'intenzione dell'ANAS relativamente alla soluzione di questo problema.

PAPANIA (PD). Signor Presidente, spero che avremo altre occasioni d'incontro, anche perché, il presidente Ciucci avrà certamente bisogno, per fornire alcuni dati specifici, di accedere a documentazione interna all'azienda.

PRESIDENTE. Se la Commissione è d'accordo, infatti, concluderemo i nostri lavori con gli interventi e le osservazioni dei senatori. Il presidente Ciucci ha già manifestato la sua disponibilità a tornare in Commissione prossimamente, per fornire le sue risposte.

PAPANIA (PD). Esordisco rispondendo ad una battuta del senatore Marco Filippi, il quale si chiedeva se il presidente Ciucci creda in quanto ci sta illustrando. La mia risposta è affermativa perché, sia in base alla relazione di oggi che in base a quella da lui svolta nel corso di una precedente audizione, a me sembra che il dottor Ciucci sia uomo dotato di senso delle istituzioni: difende il *core business* dell'azienda e le scelte assunte da questo Governo in relazione ad alcune problematiche quali la Convenzione unica, come spiegava prima il senatore Cicolani tenta inoltre di mettere in piedi una struttura che funzioni nell'interesse del Paese e di questo gli do volentieri atto.

Tuttavia, a partire da alcune questioni emerse nel corso di questa audizione, come della precedente, si possono portare alcuni elementi di riflessione all'attenzione del consiglio di amministrazione di ANAS. Non vi è dubbio, sia per quanto riguarda l'attività legale e di stazione appaltante che la *governance* di ANAS, che sono intervenuti chiari aspetti di novità i quali, certamente, fanno funzionare meglio la struttura burocratica in quanto tale. Su alcune questioni specifiche, però, bisognerà apportare ulteriore chiarezza.

Nella precedente audizione il presidente Ciucci ha difeso la Convenzione unica, ha sostenuto la tariffa basata sul tasso di inflazione senza correttivi, ha affermato l'importanza dell'ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali.

Sulla questione della Convenzione unica per legge, come diceva il senatore Cicolani, non sembrava opportuno introdurre una convenzione che sostituisse le convenzioni precedenti, ma allo stesso modo non è bene introdurre una Convenzione unica per legge eliminando del tutto il potere negoziale nelle fasi transitorie. Su questo punto è necessario conoscere l'opinione della struttura e in che modo noi possiamo intervenire affinché vi sia sì la Convenzione unica ma anche un potere negoziale di intervento per definire meglio le convenzioni.

Il presidente Ciucci sostiene la tariffa basata sul tasso di inflazione. Come ha già detto la collega Donaggio, gli elementi di carattere tecnico a nostra disposizione dimostrano che la riduzione del 6 per cento riguardante ASPI è così definita perché viene calcolata a partire dal 2007, laddove occorrerebbe calcolarla a partire dal 2008; che il 70 per cento del tasso d'inflazione al 2 per cento non è pari a quello reale perché se facessimo i conti con il tasso di inflazione reale probabilmente avremmo delle sorprese.

Riguardo all'ispettorato di vigilanza, non voglio mettere in discussione il lavoro di nessuno perché chiunque sia chiamato a svolgere un lavoro cerca di farlo al meglio delle proprie possibilità. Bisogna, però, riflettere e per questo motivo noi abbiamo già predisposto un disegno di legge sull'opportunità di costituire un'autorità terza che sia in grado, con migliori elementi, di definire le questioni.

Per quanto concerne le convenzioni e le tariffe, quali vantaggi si determinano per il cittadino utente? Sulle tariffe ho già detto; sugli investimenti «non tariffabili», continuare a sostenere che questi sono a disposizione non ci sembra conforme a quanto di fatto avviene (dal momento che non vi sono nuovi investimenti assoggettabili a tariffazione). La categoria da assoggettare ad altri investimenti ammontava a 4,6 miliardi e tale è rimasta.

CIUCCI. Senatore Papania, lei si riferisce ai dati ASPI? Cosa intende con investimenti «non tariffabili»?

PAPANIA (PD). Sì, mi riferisco ad ASPI. Gli investimenti «non tariffabili» sono quelli senza riflesso sulla tariffa. Al contrario, sono presenti investimenti assoggettati a tariffazione; quindi, ogni investimento incide sulla tariffa e il vantaggio a favore del cittadino utente non sembra configurabile. Su tali questioni e anche sullo specifico dell'attività strutturale di ANAS e dell'attività di concessione, vi sarà un momento in cui dovremo pur comprendere, come Commissione, quali sono in realtà le situazioni delle fasi di avvio e i relativi importi dei fondi disponibili.

Desideravo, inoltre, conoscere la situazione degli interventi programmati, il dettaglio degli investimenti con le somme disponibili per competenza e per cassa, lo stato attuale dell'avanzamento dei lavori e, infine, l'eventuale esistenza di contrasti in sede locale per quanto riguarda i tracciati. Non aggiungo la questione delle manutenzioni, perché vi sarà modo e tempo di poterne discutere in altre occasioni; sulle precedenti questioni,

invece, è un bene, sia per l'ANAS che per il Paese, avere chiaro quale livello di intervento strutturale e infrastrutturale si stia realizzando nel Paese. È giusto, infatti, che un uomo di Stato chiamato a difendere un consiglio di amministrazione difenda le scelte che servono per il Paese ma è anche giusto averle tutte ben chiare in modo da potere – ognuno per la sua parte e collaborando – intervenire.

GALLO (*PdL*). Signor Presidente, più che la risposta a una curiosità, vorrei ricevere delle certezze. Il CIPE ha stanziato ulteriori 180 milioni di euro per il raddoppio della Strada Statale 275 Maglie-Santa Maria di Leuca. Questo avvenimento è stato accolto con grande entusiasmo perché detta arteria è definita la «strada della morte» per il numero notevolissimo di incidenti che si registrano su di essa. Oltretutto, essendo interessato da questo intervento un territorio molto produttivo sul piano della crescita e dello sviluppo (il cosiddetto territorio TAC: tessile, abbigliamento e calzaturiero), tale raddoppio darebbe notevole impulso all'economia locale.

La sicurezza stradale, da un lato, e la crescita dell'economia del territorio, dall'altro, hanno entrambe trovato risposte da parte del Governo, che ha finanziato, per la parte mancante, un'arteria che verrà a costare circa 300 milioni di euro. Ora, posto che molte vicende hanno caratterizzato l'intero *iter* progettuale e vari interventi ne hanno rallentato la realizzazione, a finanziamento avvenuto vorrei avere notizie certe in merito alla gara d'appalto e all'effettivo inizio dei lavori. Questa potrebbe forse essere una buona notizia, in termini di finanziamenti per il Sud e anche per quanto riguarda l'ANAS.

FILIPPI Marco (*PD*). Sulla questione che ho posto al senatore Papania è necessaria una doverosa precisazione, rispetto a come essa è stata riportata. Per essere chiari, presidente Ciucci, io non credo che lei sia venuto qui a raccontarci bugie. In verità la mia perplessità è legata ad un passaggio della sua relazione nel quale lei ha fatto riferimento all'impegno nel rafforzamento della lotta alla criminalità organizzata, alle infiltrazioni malavitose e così via.

Prima di entrare nel merito del mio intervento, voglio sinceramente ringraziarla per la sensibilità dimostrata nell'accogliere il nostro invito, nonché per il materiale che ci ha fornito, che ha cercato qui di riassumere – e di questo gliene diamo atto – e che sarà oggetto chiaramente di una più attenta disamina da parte nostra. In particolare, nel documento che ci ha consegnato ho avuto modo di riscontrare che mentre sono indicati molti elementi interessanti, anche se soltanto accennati, è invece del tutto assente il riferimento ad altri aspetti, alcuni dei quali richiamati anche dai colleghi che mi hanno preceduto.

Tra le questioni più interessanti, anche se solo accennate, penso innanzitutto a quella relativa ai lavori della Salerno-Reggio Calabria. Al riguardo abbiamo assistito qualche settimana fa ad annunci in pompa magna da parte di tutti i più autorevoli esponenti di Governo, secondo i quali sostanzialmente quest'opera, che sarebbe interamente fi-

nanziata, sarà conclusa entro il 2013. Tuttavia, dalla documentazione che lei ci ha consegnato (pag. 17), risulta mancante l'intera copertura, perché soltanto una parte dei 2,674 miliardi di euro necessari alla realizzazione delle tratte ancora in progettazione è stata assegnata, anche se in realtà, secondo me, non si può parlare di assegnazione, perché credo che la delibera del CIPE alla quale si fa riferimento sia di mera appostazione delle cifre; ma su questo lei sarà in grado sicuramente di correggermi.

Ci risulta, inoltre, che vi siano problemi anche sullo stato di avanzamento dei lavori di alcuni macrolotti: nel documento (pag. 18) si segnalano, ad esempio, i macrolotti 5 e 6 nella zona di Reggio Calabria, che ha risentito oggettivamente di criticità straordinarie. A questo facevano riferimento le perplessità che ho prima manifestato, perché i dati che ci vengono forniti sullo stato di avanzamento dei lavori per questi macrolotti, che da anni sono stati affidati, sono seriamente molto preoccupanti.

Infine, per quanto riguarda i dati riportati nella relazione (pag. 14) in ordine ai lavori ultimati e a quelli avviati, non rientrano certamente tra i lavori ultimati i macrolotti 1 e 2 della strada statale 106, la cosiddetta Jonica, anche se credevo di trovarli indicati tra quelli avviati. Si tratta anche in questo caso di megalotti con importi abbastanza ingenti (500 milioni di euro; oltre 300 milioni di euro), ma il cui stato di avanzamento risulta essere minimo in un caso e sostanzialmente nullo nell'altro, per cui si tratta di lavori mai avviati. Mi sembra abbastanza indicativo che al riguardo non ci sia alcun riferimento nella relazione e su questo le chiedo dunque conforto e lume, soprattutto per comprendere meglio quelle situazioni che si stanno verificando in particolare al Sud, e segnatamente in Calabria, che ci inquietano in maniera particolare e rispetto alle quali credo che vi sia davvero la necessità di togliere i veli, come ho già avuto modo di dire in altre audizioni.

Da ultimo, dottor Ciucci, vorrei informarla che il nostro giudizio sulle funzioni di vigilanza, rispetto alla partita delle concessioni autostradali, non è positivo, anche se, come può capire, questa non è certo un'accusa rivolta alla sua persona. Non starò a dilungarmi, anche perché negli interventi che mi hanno preceduto è già stata focalizzata l'attenzione sugli aspetti principali della questione, ma sarei davvero interessato a conoscere la sua opinione riguardo al tema anticipato dal collega Papania.

Il nostro Gruppo presenterà in Parlamento una proposta di legge per l'istituzione di un'apposita autorità per le concessioni autostradali. Riteniamo infatti che in questo settore, sia pur specifico ma delicatissimo – se non altro in ragione dell'ammontare delle cifre interessate – sia davvero necessaria la presenza di un soggetto realmente terzo rispetto allo Stato e ai privati, che abbia gli strumenti, la forza e i poteri reali per intervenire e per rappresentare lo stato dell'arte. Sono curioso di conoscere la sua opinione al riguardo.

PRESIDENTE. Colleghi, nel rinnovare il ringraziamento a tutti coloro che sono intervenuti e al dottor Ciucci per il suo contributo, vi informo che ascolteremo altri interventi e la replica del presidente di ANAS S.p.A. in una prossima seduta.

Rinvio quindi il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,30.