Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 2

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

8ª COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI

144ª seduta: mercoledì 1° luglio 2020

Presidenza del presidente COLTORTI

IC 0577
TIPOGRAFIA DEL SENATO

I N D I C E

Audizione di rappresentanti dell'ANAS SpA

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 6, 10 e *passim*
CAMPARI *(L-SP-PSd'Az)* 10
CIOFFI *(M5S)* 5
MALLEGNI *(FIBP-UDC)* 8, 14
PERGREFFI *(L-SP-PSd'Az)* 7
RUFA *(L-SP-PSd'Az)* 10
SIMONINI . . . . . *Pag.* 3, 10

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: Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-Liberi e Uguali: Misto-LeU; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto-Più Europa con Emma Bonino: Misto-PEcEB.

Interviene ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, in videoconferenza, l'ingegner Massimo Simonini, amministratore delegato di ANAS SpA.

I lavori hanno inizio alle ore 10,05.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti dell'ANAS SpA

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali, sospesa nella seduta del 23 giugno.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata richiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità si intende adottata per la procedura informativa che sta per iniziare. Avverto, inoltre, che della procedura informativa sarà redatto il Resoconto stenografico.

È oggi prevista l'audizione, in videoconferenza, di rappresentanti dell'ANAS SpA. Siamo collegati con l'ingegner Massimo Simonini, amministratore delegato. Ringrazio il nostro ospite per la disponibilità e gli cedo la parola; successivamente i colleghi potranno formulare eventuali domande.

SIMONINI. Signor Presidente, ANAS ha la partecipazione in una serie di società, che sono anche concessionarie. Abbiamo la CAV (Concessioni autostradali venete), di cui controlliamo il 50 per cento con la Regione Veneto, l'Asti-Cuneo, il Traforo del Monte Bianco e la SITAF (Società italiana traforo autostradale del Frejus). Sono società cui ANAS partecipa con quote di minoranza, che vanno dal 31 al 35 per cento. La società ANAS Concessioni Autostradali (ACA) dovrebbe gestire eventuali società concessionarie. Oltre a queste, ANAS ha una partecipazione in altre società, che sono invece società concedenti, come CAL (Concessioni autostradali lombarde) e Autostrade del Lazio, in cui l'attività è paragonabile a quella del Ministero nei confronti di Autostrade. Questo per avere un quadro della situazione di ANAS.

Sul territorio nazionale ANAS gestisce ad oggi circa 30.000 chilometri di strade, di cui 1.300 sono autostrade e raccordi autostradali. Di questi 30.000 chilometri, 3.500 sono di strade che sono già rientrate nella concessione ANAS; si tratta sostanzialmente di strade provinciali del Centro-Sud d'Italia. Sono prossimi al rientro, in quanto il decreto del Presi-

dente del Consiglio dei ministri è già stato approvato, altri 3.000 chilometri di strade del Nord d'Italia (sostanzialmente Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia).

Sulla nostra rete sono presenti 1.900 gallerie e oltre 14.500 viadotti. Abbiamo 21 sale operative compartimentali, una sala situazioni presso la direzione generale e 38 sedi sul territorio, di cui 16 sedi compartimentali che riguardano sostanzialmente le Regioni. Di questi 1.300 chilometri di strade e raccordi autostradali, circa 1.000 sono autostrade, tra cui – giusto per ricordarne qualcuna – l'Autostrada del Mediterraneo, la Palermo-Catania o il Grande raccordo anulare (queste sono autostrade non a pedaggio); altri 350 chilometri circa sono raccordi autostradali.

Per spiegare la strutturazione nell'ambito autostradale, l'autostrada A2, che è l'Autostrada del Mediterraneo, ha una estensione di circa 443 chilometri; lungo il suo percorso sono presenti oltre 1.000 opere d'arte ed è strutturata con nove posti di manutenzione e con del personale di esercizio. Abbiamo circa 240 persone che operano su strada, abbiamo due centri operativi autostradali che sono condivisi con la Polizia stradale e una sala operativa ventiquattr'ore al giorno per gli eventi e le informazioni sulla viabilità. Per la parte *operation*, l'A2 viene gestita in parte *in house* e in parte in *outsourcing*, nel senso che le attività di sorveglianza e pronto intervento h24 sono svolte da ANAS, una quota parte della manutenzione ricorrente, in particolare i servizi invernali (sgombero neve), è fatta *in house*, mentre un'altra quota parte della manutenzione ricorrente (il taglio, lo sfalcio dell'erba e quant'altro) viene fatta attraverso lavori di imprese esterne. Anche la manutenzione programmata viene eseguita attraverso appalti esterni. Per quanto riguarda il personale, ad oggi in ANAS abbiamo circa 6.500 persone e sono previste altre 900 assunzioni entro l'anno. Da queste vanno detratte le persone che andranno in quiescenza; sostanzialmente il totale del personale ANAS presente in Italia aumenterà di circa 300 persone.

Per quanto riguarda gli investimenti, come ormai saprete abbiamo circa 30 miliardi di euro nel contratto di programma 2016-2020, che peraltro manca ancora di qualche passaggio per l'approvazione. Di questi, il 52 per cento si sviluppa fra Sud e Isole, mentre la restante parte si sviluppa il 19 per cento al Nord e il 24 per cento al Centro. Quindi buona parte degli investimenti è spostata verso il Sud Italia. Nel 2019 abbiamo pianificato e pubblicato gare per oltre 4,6 miliardi (+66 per cento rispetto all'anno precedente); abbiamo dato un grosso impulso alla parte di pubblicazione e di sviluppo delle gare. Quest'anno abbiamo in programma di fare gare per circa 6 miliardi e mezzo, quindi di spingere ulteriormente verso tale settore. Certo, il Covid-19 non ci ha aiutato: questo è un dato che tenderemo a mantenere, ma che potrebbe avere delle riduzioni in ragione dell'emergenza Covid-19.

Nel 2019 la produzione si è attestata più o meno sui valori dell'anno precedente, cioè un miliardo e 90 milioni contro un miliardo e 76 milioni del 2018 (sostanzialmente uguale), nonostante abbiamo eseguito progetti nella manutenzione programmata per un +23 per cento rispetto all'anno

precedente. Siamo arrivati alla progettazione e all'approvazione di progetti di manutenzione programmata per oltre 1,6 miliardi di euro, contro 1,3 miliardi dell'anno precedente; abbiamo prodotto lavori sulla manutenzione programmata pari a quasi il 17 per cento (16,6 per cento, per essere precisi). Ci siamo attestati a 665 milioni di euro, rispetto ai 570 dell'anno precedente; abbiamo migliorato anche la manutenzione programmata. Per quanto riguarda le nuove opere, siamo riusciti a produrre oltre 1,6 miliardi di progetti, che abbiamo mandato in gara, nonostante il fatto che l'anno scorso fossero stati approvati praticamente zero progetti esecutivi (quindi non avevamo purtroppo gli elementi per poter produrre l'anno successivo).

La forte crisi delle imprese del 2019 ha portato a un decremento di circa il 78 per cento del nostro *budget* dovuto al fatto che parecchie imprese sono fallite e sono entrate in concordato. Si tratta di circa il 38 per cento delle imprese, il che significa che sostanzialmente sono andate in crisi le imprese di grandi dimensioni che avevano i lavori più importanti. Nonostante questo, siamo riusciti a recuperare il più possibile e ci siamo attestati, l'anno scorso, su una produzione pari a 324 milioni, quindi con un decremento del 26 per cento rispetto alla produzione dell'anno precedente.

Inoltre, nell'ambito delle attività in corso che si erano fermate, abbiamo cercato di riavviare una serie di lavori e abbiamo sbloccato cantieri per circa 2,7 miliardi. Abbiamo quindi riattivato una serie di cantieri fermi. È chiaro che la sola riattivazione non basta per tornare subito a una produzione di 2,7 miliardi, quindi il recupero avverrà gradualmente. Abbiamo comunque riavviato attività che erano ferme da tempo. Vi faccio un esempio citando il cantiere più importante per il quale, poche settimane fa, siamo finalmente riusciti ad avviare i lavori, ossia il terzo megalotto della strada statale Jonica 106, che vale circa 1,3 miliardi. Questo è il quadro della situazione.

Per quanto riguarda l'attività specifica per le concessioni autostradali, ANAS non è particolarmente interessata a rilevare tali concessioni. La nostra società, però, è a disposizione del Governo per qualsiasi necessità, pertanto siamo pronti a fare ciò che il Governo riterrà opportuno.

Il mio intervento è concluso, Presidente, sono disponibile a fornire ulteriori precisazioni o dettagli.

CIOFFI *(M5S)*. Signor Presidente, vorrei capire meglio alcuni passaggi. Lei dice che nel 2019 avete sostanzialmente mandato in gara opere per 4,6 miliardi di euro – presumo che si tratti del totale tra nuove opere, manutenzione e quant'altro – e prevedete di arrivare a 5 miliardi nel 2020.

Poi ci ha anche detto che, per quello che riguarda solo la manutenzione programmata, avete attivato opere per 665 milioni. Al netto degli sfalci relativi agli oleandri, che sono una cosa bella per chi, come me, ricorda che cosa erano le vecchie autostrade e le vecchie strade statali, volevo capire se, relativamente alle gare e possibilmente separandole tra opere di manutenzione ordinaria e straordinaria e nuovi investimenti, ci

può dare un'indicazione (se sono disponibili i dati) sui ribassi di aggiudicazione: qual è stato mediamente il ribasso con il quale sono state aggiudicate queste gare?

Stando a quanto ci ha riferito, ci sono stati dei problemi relativamente a una serie di imprese che si sono trovate in condizioni difficili, quindi ad una serie di fallimenti concordati e, di conseguenza, c'è stato un blocco della spesa. Ci può dire quali sono i problemi più cogenti che avete rilevato dal vostro punto di vista e quali sono, sempre secondo lei e dal vostro punto di vista, le soluzioni o le ipotesi di soluzione più utili per prevenire un'accelerazione della spesa e quindi fare in modo che le somme che avete disponibili possano essere rapidamente messe in circolo?

Per quanto riguarda l'autostrada del Mediterraneo – che io, essendo di Salerno, continuo a chiamare Salerno-Reggio Calabria – qual è lo stato di manutenzione delle infrastrutture delle grandi arterie autostradali, di cui naturalmente la Salerno-Reggio Calabria è la più importante, insieme al Grande raccordo anulare e ad altre che lei ha citato? Se i dati sono disponibili, e presumo che lo siano, ci fa capire qual è la vostra esperienza nel gestire una grande autostrada come la Salerno-Reggio Calabria e anche uno snodo importante come il raccordo e se la gestione di questa arteria, che è esclusa da pedaggio, ha una logica che ancora oggi ha un senso? Io credo di sì, ma lo voglio specificare, anche perché voglio capire che cosa significa gestire un'autostrada senza una tariffa.

PRESIDENTE. Ingegner Simonini, volevo porle alcune domande sull'annosa questione delle gallerie e dei viadotti perché, in alcuni tratti, la sistemazione di gallerie e viadotti e la loro messa a norma, come richiesto da alcuni casi che sono finiti in tribunale, comportano dei rallentamenti molto vistosi che talora compromettono anche la fruibilità delle strade.

Sappiamo, per esempio, che esiste una normativa europea per la messa a norma delle gallerie e sappiamo che siamo indietro con i lavori, quindi volevo sapere cosa si sta facendo, se ci sono previsioni sui tempi di realizzazione dei lavori per la messa a norma di tali opere che, ovviamente, comprometteranno sicuramente la viabilità per questa estate. Non si può dire che fortunatamente abbiamo il Covid-19, perché è stata una peste, però avremo un po' meno traffico. Se ci fosse stato molto traffico, come negli anni scorsi, alcuni tratti autostradali e stradali sarebbero stati veramente in panne.

Inoltre, a proposito delle aree terremotate che sono veramente nel nostro cuore – anche io vengo da una regione che il terremoto ha colpito duramente – tutte le popolazioni si lamentano della lentezza di alcuni lavori che hanno bloccato i collegamenti tra alcune valli importanti del Centro Italia. Vorrei sapere se può dirci qualcosa su questo argomento.

Ho visto con piacere che molte strade provinciali e regionali sono praticamente un cantiere continuo che attraversa larga parte del Paese. Mi fa piacere che finalmente i lavori di manutenzione siano partiti, perché

era quasi un decennio che alcune strade non venivano manutenute. Vorrei sapere cosa ci può dire anche su questo punto.

PERGREFFI *(L-SP-PSd'Az)*. Signor Presidente, ringrazio l'ingegner Simonini per il suo intervento. Vorrei evidenziare alcune criticità sollevate dai territori per quanto riguarda la gestione di ANAS e magari avere qualche spiegazione sul perché alcune cose poi accadono. Sto parlando soprattutto del ponte di Albiano, che era stato assegnato in gestione ad ANAS ed era stato segnalato come ponte pericoloso quasi un anno prima; poi si è arrivati, grazie al cielo senza nessun ferito e senza nessuna vittima, ad avere comunque un collegamento interrotto e una problematica non indifferente. Mi chiedo come possano succedere queste cose al giorno d'oggi, soprattutto dopo quello che è successo a Genova. Dopo tutto lo spavento e dopo tutto quello che è successo, pensavo che la tragedia di Genova ci avesse insegnato qualcosa, soprattutto a dare ascolto alle segnalazioni riguardanti le criticità. Vorrei sapere cosa è successo ad Albiano da questo punto di vista.

Un'altra criticità proveniente dal territorio riguarda l'Asti-Cuneo: dopo nove anni ci sono ancora lavori in corso, lavori interrotti, lavori non finiti e chilometri che mancano per concludere l'opera. Bisognerebbe vedere cosa si può fare per accelerare i lavori. Si spera che con il decreto semplificazioni qualcosa si possa accelerare, perché sono convinta che in Italia sia sempre la burocrazia a fermare le opere. L'abbiamo visto anche con il vostro contratto di programma: i soldi sono stati stanziati, ma non si riescono a spendere.

La verità è che tante volte nei contratti di programma di ANAS, di Ferrovie dello Stato e di altri enti controllati sono stanziate le risorse economiche, ma poi nel corso dell'anno non si riesce a fare tutto quello che è in programma; non si riesce a fare la progettazione, non si riescono a consegnare i lavori, non si riesce a fare tutta una serie di cose. Probabilmente serve un'accelerazione e una sburocratizzazione, dopo tutto quello che è successo.

Mi chiedo perché alla fine non si sia voluto adottare il modello Genova anche nel caso del ponte di Albiano; il modello Genova ha funzionato ed è stata una risorsa per l'Italia. C'è stata un'accelerazione nella realizzazione dell'opera e nessuno si poteva aspettare che in Italia, con tutto quello che abbiamo sentito nel corso degli anni, si riuscisse a sveltire così le procedure, tanto che già adesso si può passare sopra il ponte. Portare avanti un modello come quello di Genova poteva essere un'opportunità, soprattutto per le zone critiche; non dimentichiamoci che avevamo indicato tutta una serie di opere in cui doveva essere nominato un commissario per accelerare il più possibile la loro realizzazione. Ad oggi, nonostante la nomina di un commissario, la burocrazia ha fermato la realizzazione delle opere; insomma, sembra che stiamo sempre rincorrendo. Vorrei conoscere il parere dell'ingegner Simonini su queste problematiche.

MALLEGNI *(FIBP-UDC)*. Signor Presidente, mi riallaccio a quanto ha detto la collega Pergreffi. L'esempio del ponte di Albiano, che peraltro risiede nel mio collegio e si trova a pochi chilometri da dove abito e lavoro, è un esempio importante. L'ingegner Simonini ci ha detto poco fa che ci sono 240 persone distribuite lungo tutto il territorio nazionale, sulle strade e sui tratti autostradali in gestione ad ANAS: rispetto ai chilometri gestiti, si tratta di un numero francamente esiguo. Inoltre il ponte di Albiano – non entro nel merito della vicenda, che probabilmente avrà anche dei connotati di tipo giudiziario – è stato più volte segnalato dalle autorità comunali, in particolare dal Comune di Aulla, perché gli evidenti elementi di danneggiamento o di deterioramento del ponte rappresentavano qualcosa di significativo (almeno a giudizio dei tecnici dell'amministrazione comunale). Tutti abbiamo visto e letto le risposte che ANAS dava in quel periodo relativamente alla sicurezza di quel tratto di strada. Vorrei conoscere il suo punto di vista su queste prese di posizione, seppur di tipo tecnico; lei è ingegnere e sicuramente ne sa più di me.

Un'altra questione riguarda quello che state facendo, in tutto il territorio nazionale, circa la cessione di tratti di strada Aurelia alle amministrazioni comunali. Direi che c'è una sorta di ricatto, ma forse questa è la parola meno adatta; diciamo allora che c'è una sollecitazione a dire di sì, rivolta ai vari sindaci competenti sulle cosiddette varie traverse Aurelia, che si trovano lungo tutto il tratto della strada statale n. 1 e che ovviamente attraversano i centri urbani. Voi praticamente vi volete liberare di pezzi di strada che attraversano i centri abitati dei Comuni. Ma l'Aurelia nasce prima e i centri abitati vengono dopo, ovviamente; è chiaro che tutto si costruiva lungo le arterie principali. Mi viene da chiedere se un asse stradale così strategico – ancora lo è, diciamoci la verità, in particolare in diversi tratti del nostro bellissimo Paese – abbia ancora una funzione di interesse nazionale oppure se dal vostro punto di vista, visto che volete cederne dei pezzi, non debba averlo più. È il caso scaricare sulle amministrazioni comunali tutti i costi manutentivi di un tratto di questa strada? Non è che un camion, quando finisce il tratto di competenza dello Stato e inizia quello dell'amministrazione comunale, cammina più piano, si solleva da terra, vola e danneggia di meno la strada; no, ci sono le stesse problematiche, compresi tutti i canali di scolo che sono intorno a questo tratto di strada.

Io ritengo che sia un errore cedere questi tratti di strada; se lo si fa, il carico non deve andare a finire sulle amministrazioni comunali. Nell'ipotesi in cui debba andare a finire sulle amministrazioni comunali, lo Stato centrale si dovrebbe far carico di incrementare gli stanziamenti per gli investimenti relativi a quei tratti di strada precedentemente in capo ad ANAS. In buona sostanza, se vengono ceduti 10 chilometri di strada che ad ANAS costavano 300.000 euro l'anno, quei 300.000 euro l'anno devono essere messi in capo all'amministrazione comunale, che potrà spenderli e investirli per mantenere il tratto di strada statale, ovviamente nelle condizioni e con le caratteristiche identiche al tratto precedente e al tratto successivo. Queste non sono banalità; queste cose stanno met-

tendo in forte difficoltà i territori e le amministrazioni comunali, perché ci sono dei piccoli Comuni ai quali vengono assegnati questi tratti senza che essi abbiano la capacità di poterli realmente gestire, né come segnaletica, né come manto autostradale, né come traffico, né come gestione, che da ultimo comprende anche i cosiddetti accessi a raso lungo la strada statale.

Le parlo con cognizione di causa, ingegner Simonini, visto che ancora faccio l'amministratore comunale, in un territorio dove state tentando di «sbolognarci» l'Aurelia (mi passi la battuta, ogni tanto bisogna anche sdrammatizzare). Ho detto ai dirigenti che, se vengono a sbolognarci la strada, per quanto mi riguarda se la possono tenere; non sa con quanto ardore ho atteso questa audizione. Sulla questione degli accessi a raso, durante riunioni verbalizzate è stato detto che il Comune dovrebbe assumere la gestione della strada, così da poter autorizzare tutti gli accessi a raso che vuole, che ANAS, invece, per la strada statale Aurelia, non avrebbe mai fatto. Non si può dire al sindaco che non si può fare ma, allo stesso tempo, se la competenza è del Comune, dire che può fare come vuole. E nemmeno si può dire all'amministrazione comunale che è una fortuna avere in gestione la strada perché in questo modo il Comune incassa tutti i passi carrabili che ci sono. I passi carrabili valgono 17 euro l'anno, che non bastano nemmeno per pagare 10 metri di striscia tratteggiata sulla strada statale.

Infine, mi sorge spontanea una domanda: voi volete liberarvi di una serie di tratti della strada statale n. 1 Aurelia, ma se per caso la politica vi chiedesse di gestire Autostrade per l'Italia, dopo cosa succederebbe? Diamo tutti i caselli autostradali in gestione alle amministrazioni comunali e i tratti di strada alle Province? Se ANAS è in grado di svolgere il suo mestiere, è bene che lo faccia con responsabilità. Io faccio politica, ingegnere; mi scusi se talvolta entro in argomenti di carattere politico e polemico, ma ciò rientra all'interno del mandato ricevuto dai miei concittadini. Intendete cedere la gestione di alcuni tratti di strada; ma tenetevi quelli, piuttosto che andare a gestire eventualmente Autostrade per l'Italia. So che non è una decisione dell'amministratore delegato di ANAS e che eventualmente sarà una decisione del Governo, che revocherà le concessioni autostradali, però la domanda che sorge spontanea, che poi è il riassunto del mio intervento, è la seguente: come farà ANAS, considerato il numero dei lavoratori assegnati, con la volontà di cedere tratti di strade e quant'altro, a gestire anche tratti autostradali così importanti dove servono interventi significativi? Le risorse dove sono, dove saranno, oltre a quelle ovviamente previste dal pedaggio autostradale? Vorrei una risposta anche su questo: siete in grado o no di gestire, a partire da domani mattina, tutti i tratti autostradali attualmente in concessione? In tal modo noi saremmo agevolati nel nostro compito di componenti di questa importante Commissione senatoriale, sia eventualmente per aiutarvi, chiedendo al Governo maggiori risorse, sia chiedendo di evitare di dare ulteriori concessioni ad ANAS, perché non ce la fa. Sarebbe un gesto di generosità nei confronti di ANAS.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi invito ad essere sintetici per dare il tempo all'ingegnere di rispondere alle domande.

CAMPARI *(L-SP-PSd'Az)*. Signor Presidente, sarò telegrafico e anzi sarei soddisfatto se l'ingegnere rispondesse con calma, nel tempo che riterrà utile, magari per iscritto, a quello che sto per chiedere.

Vorrei porre un unico tema molto semplice: quello relativo ai ponti sul Po. Abbiamo vissuto una stagione veramente difficile, in cui praticamente Emilia Romagna e Lombardia – i due principali motori del Paese insieme al Veneto – erano isolate. Non c'era più possibilità di attraversare il Po da una sponda all'altra. Sappiamo che ci sono strade provinciali la cui gestione sta passando dalla provincia ad ANAS, quindi la mia domanda è molto semplice: vorrei sapere a che punto siamo e cosa si sta facendo, perché ci sono strutture che devono essere sostituite.

Furono presentati emendamenti già alla legge di bilancio 2018, che stanziavano somme ingenti – 50.000 euro all'anno per almeno cinque anni – più altri stanziamenti per rivedere tutto il sistema dei ponti sul Po, quindi eventualmente anche per la progettazione di nuove strutture come, ad esempio, il ponte di Casalmaggiore tra la provincia di Parma e la provincia di Cremona. Vorrei capire cosa si sta facendo, se effettivamente i lavori sono partiti, se c'è la volontà di affiancare nuove strutture a quelle che, anche se sono state riparate, stanno andando verso la fine del loro utilizzo e come intendete muovervi a tal fine.

RUFA *(L-SP-PSd'Az)*. Signor Presidente, ingegner Simonini, vorrei avere notizie anche dei ponti sul Tevere, in modo particolare quello della Scafa. Sappiamo che ci sono dei problemi di burocrazia, per questo noi della Lega facciamo sempre riferimento al modello Genova.

Avrei un'altra domanda da porle e le chiederei di avere anche dei dati, se lei fosse così gentile da fornirceli per iscritto per poterli esaminare meglio. Mi sembra di aver capito che, partendo dai 30 miliardi di euro previsti nella programmazione, si è arrivati ad utilizzare – se non sbaglio – solo 15 miliardi. La programmazione sembrerebbe ancora da definire. Quindi, tralasciando magari le provocazioni di chi mi ha preceduto, secondo le quali l'Autostrada del Sole è sempre in rifacimento (la Salerno-Reggio Calabria l'ho vista iniziare e ancora non l'ho vista finire, pur avendo quarantasette anni), la mia domanda è la seguente: le traverse orizzontali, cioè le autostrade che collegano il Mar Tirreno e l'Adriatico, verranno davvero realizzate? Quale tempistica si prevede? L'Italia è collegata parallelamente in verticale ma la necessità di infrastrutture orizzontali è fondamentale. Spero di essere stato chiaro.

PRESIDENTE. Se non ci sono altri interventi, cedo la parola all'ingegner Simonini.

SIMONINI. Signor Presidente, cerco di seguire le richieste dei senatori. Per quanto riguarda le gare, bisogna dire che i ribassi medi si atte-

stano intorno al 30 per cento, ma ultimamente stiamo vedendo un'attenuazione che punta al 20 per cento, quindi i ribassi delle imprese stanno diminuendo. Questo è un dato sicuramente positivo, quindi vi è un'attenzione maggiore alla realizzazione delle opere.

Per quanto riguarda il discorso che facevo sulle gare, sui 4,6 miliardi e sulla manutenzione programmata per 665 milioni, si tratta, di fatto, di due settori diversi: da una parte abbiamo la gara, che è una fase propedeutica alle attività sul territorio e quindi all'attività di gestione del cantiere, di realizzazione e di produzione. Cosa diversa, invece, è la manutenzione programmata, che a sua volta è diversa dalla manutenzione ordinaria. La manutenzione programmata è quasi equivalente a un lavoro, quindi non rientra negli importi legati allo sfalcio dell'erba, per esempio, o al taglio degli oleandri cui si riferiva il senatore Cioffi. Si tratta di importi a parte, la cui capienza economica è di circa 800 milioni l'anno, che utilizziamo e spendiamo tutti ogni anno. È un importo che viene definito nel contratto di programma per la manutenzione ordinaria, quindi di gestione semplificata della parte stradale. L'importo previsto viene assorbito ogni anno al cento per cento.

Per quanto riguarda la crisi delle imprese, abbiamo rilevato che tale criticità è sostanzialmente dovuta alla mancanza di liquidità. Come sapete, i nostri lavori vengono svolti con un criterio: le imprese anticipano le risorse, che poi vengono contabilizzate, successivamente al raggiungimento di un certo importo, e quindi pagate. L'impresa, quindi, si trova sempre ad anticipare dei soldi per essere poi ristorata, come da contratto, al raggiungimento di un certo importo. Per migliorare questa situazione, noi abbiamo ridotto al 50 per cento il valore dello stato avanzamento lavori (SAL), in modo da ristorare l'impresa in anticipo rispetto al raggiungimento delle previsioni contrattuali, e abbiamo cercato di velocizzare e ridurre gli esborsi da parte dell'impresa.

Sicuramente questa anticipazione è un aspetto importante per l'impresa; il fatto di aver concesso il 30 per cento di anticipazione sicuramente le darà un forte impulso. Stiamo verificando le giacenze in cassa per erogare anticipazioni alle imprese; già dal prossimo mese inizieremo ad elargire tutto quello che è possibile per quanto riguarda queste richieste.

Si chiedeva se l'esclusione dal pedaggio abbia un senso. Questo non dipende da noi, ma è una scelta del Governo. Noi gestiamo le autostrade con i soldi pubblici, sulla base di quello che il Governo ritiene di darci. Le nostre attività consistono nella manutenzione, nella vigilanza e nel controllo; il Governo e il contratto di programma, che è l'elemento che regola i rapporti tra ANAS e il Ministero, ci consente o meno di fare certe attività. La scelta non è nostra; è chiaro che, parlando da imprenditore, direi che su alcune arterie, dove sono evidenti dei flussi di traffico molto elevati, far pagare un pedaggio anche minimo avrebbe dei risultati importanti in termini di introiti per lo Stato, che potrebbero aiutare a mantenere l'opera. Però questo è un discorso che non riguarda ANAS; è una scelta del Governo.

Per quanto riguarda la messa a norma dei ponti e dei viadotti, abbiamo delle gallerie che rientrano nella rete Terna, sulle quali è stato richiesto di eseguire delle attività di tipo sostanzialmente impiantistico e di messa in sicurezza. Queste attività sono state in buona parte avviate e in buona parte anche concluse; vi farò avere un resoconto scritto con il dettaglio di queste informazioni. Sostanzialmente è successo che a un certo punto si è deciso quali erano le gallerie della rete Terna (un certo quantitativo); andando avanti, sono state aggiunte altre gallerie. Era stata definita un'attività da eseguirsi su questo primo blocco di gallerie e successivamente se ne è aggiunto un altro. Ad oggi abbiamo un blocco che ha determinate tempistiche; su questo primo blocco le attività sono pressoché concluse. Sul secondo blocco (che si è aggiunto successivamente) abbiamo avuto delle necessità economiche, perché non avevamo tutti i fondi necessari per eseguire le attività di messa in sicurezza, e si è aggiunto oltretutto un ritardo, per cui le attività sono partite successivamente. Si tratta ora di rimettere in linea tutte queste tempistiche e di riorganizzarle; si consideri che buona parte delle gallerie della rete Terna di ANAS si trovano in una situazione di aggiornamento. Se non ricordo male (vi farò avere un dettaglio scritto), mi sembra che siano poco meno di una decina le gallerie che necessitano di queste attività e i cui lavori sono quindi ancora in corso.

Per quanto riguarda le aree terremotate, noi facciamo i lavori per conto del commissario; ANAS agisce sotto indicazione dei commissari. Ad oggi abbiamo circa 81 gare completate e 268 milioni di euro di investimenti avviati.

Sul ponte di Albiano la magistratura sta facendo le proprie indagini, per definire di chi sono le colpe. Quello che posso dirvi è che l'indagine che abbiamo fatto tramite la nostra commissione interna ha evidenziato una situazione relativa all'esistenza di una paleofrana sulla prima pila e sulla spalla lato ligure. C'è stato di fatto un abbassamento graduale della fondazione della prima pila e una spinta sulla spalla lato ligure; l'insieme di queste due attività ha creato una deformazione del primo arco (era un arco a tre cerniere), che dal punto di vista tecnico è andato fuori uso. Si sono rotte le cerniere, che non è più stato possibile manovrare, si è rotto il primo arco e gli altri archi sono caduti di conseguenza. La tipologia era quella di un ponte a spinta eliminata, quindi su ogni pila vanno a scaricarsi le forze delle due arcate attigue; mancando la spinta di un arco, l'altro non trova contrasto e cade anche lui. La magistratura deciderà di chi sono le colpe; il crollo è sostanzialmente dovuto a questa paleofrana, che non si realizza in un giorno, ma nell'arco di decenni. Noi abbiamo ricevuto il ponte di Albiano dalla Provincia un anno fa; sarà la magistratura a dire se questa cosa si è verificata tutta nell'anno di nostra gestione. Io ritengo che non sia così.

Per quanto riguarda i fondi che non si riescono a spendere, è vero che abbiamo tanti soldi stanziati nel contratto di programma, ma abbiamo difficoltà a passare dall'approvazione di un progetto alla realizzazione di un'opera, perché i percorsi che si trovano nel mezzo sono molto lunghi.

Le tempistiche purtroppo non sono certe e possono variare molto, perché dobbiamo ottenere una serie di pareri che non hanno vincoli temporali. Avrete visto probabilmente più di una volta quello che io ho chiamato il gioco dell'oca. Ci siamo divertiti – ma parlare di divertimento è un eufemismo, perché è più che altro una tristezza – a vedere tutti i passaggi che dobbiamo fare per passare da un progetto preliminare a un progetto esecutivo, per poi mandarlo in gara. Sono passaggi lunghi, laboriosi, complessi, in cui più volte i vari soggetti e i vari enti decidono sullo stesso progetto, spesso e volentieri senza tempi certi. Questo dilata fortemente le tempistiche di approvazione del progetto e quindi sposta sempre più avanti i finanziamenti e la spesa reale per la realizzazione dell'intervento. Finché non spendo, non do i soldi all'impresa, non pago i lavori e non pago gli operai: in realtà non riesco a usufruire di questi soldi. Sarebbe necessario velocizzare le tempistiche per trasformare un'idea progettuale in un progetto esecutivo ed avviare i lavori. Ovviamente più riuscite a essere veloci e sintetici nella scelta dei vari passaggi, più riusciamo a spendere velocemente.

Per quanto riguarda le 240 persone sulle autostrade, sono solamente una quota parte, cioè sono persone dedicate esclusivamente, in quel caso, alla A2. Vi ho fatto un esempio per farvi capire come siamo strutturati. In realtà, ulteriore personale che potrebbe servire per svolgere determinate attività viene recuperato. Il personale citato è stabile su quelle attività, ma abbiamo creato un sistema più flessibile, quindi quando abbiamo necessità di effettuare certe lavorazioni o di altro personale, lo spostiamo (si fa per dire, perché il personale del compartimento magari si occupa di strade statali invece che di autostrade) per dedicarlo ad attività diverse.

Per quanto riguarda la sostituzione del concessionario autostradale, noi non mettiamo, né assumiamo risorse ma prendiamo ciò che il concessionario, al quale verrebbe ipoteticamente tolta la concessione, ha già stanziato. Se vogliamo parlare di Autostrade, per fare un esempio, loro hanno 7.000 lavoratori per 3.000 chilometri. Dunque, nel caso in cui il Governo decidesse di togliere ad Autostrade la concessione, ovviamente quelle 7.000 persone non andrebbero a casa, ma verrebbero gestite dal successivo concessionario e quindi, in via transitoria, da ANAS (in base al decreto milleproroghe), che le utilizzerebbe per le attività di cui si occupava l'*ex* concessionario. Gli introiti di quella concessione andrebbero, in questo caso, ad ANAS e servirebbero per pagare quelle 7.000 persone e quelle attività. È un discorso in cui ANAS entra solo come gestore del sistema ma non andrebbe ad acquisire risorse e a cercare introiti dallo Stato per gestire la concessione. Non è questo ciò che è previsto dalla legge.

Per quanto riguarda la strada statale Aurelia, la gestione delle traverse interne è disciplinata dal codice della strada, che la affida ad ANAS o al Comune. I Comuni che hanno più di 10.000 abitanti gestiscono autonomamente le traverse interne delle strade statali, mentre per i Comuni più piccoli ANAS si fa carico della gestione e manutenzione di tali traverse.

Per gli accessi a raso vale lo stesso principio. Anche in questo caso è il codice della strada che definisce quali siano gli accessi a raso e quali

siano le distanze alle quali è possibile concedere questi accessi (300 metri per gli accessi fuori dai centri urbani e 150 metri nelle aree vicine ai centri urbani e nelle aree più industrializzate). Tali decisioni non dipendono quindi da una nostra scelta del momento, ma sono definite dalle leggi attuali.

Per quanto riguarda i ponti sul Po, che in buona parte sono legati a strade provinciali, dato che non ero preparato, vi farò pervenire una risposta dettagliata per iscritto. Risponderò per iscritto anche alla domanda sul ponte della Scafa, sul quale stiamo svolgendo alcune analisi e indagini per verificarne le condizioni.

Infine, ritengo che la programmazione e la progettazione delle trasversali sia un aspetto molto importante. Oggi effettivamente l'Italia ha delle vie longitudinali, che sono le strade che si sviluppano lungo le coste adriatica e tirrenica, mentre abbiamo poche strade che si sviluppano lungo l'arco appenninico. Sono quindi necessari dei collegamenti trasversali. Nella visione di ANAS di sviluppo della rete stradale c'è sicuramente un collegamento che ritengo sia importante e strategico: quello del porto di Civitavecchia con il porto di Trieste, attraverso la Orte-Mestre e quindi attraverso l'E45 e tutte quelle strade che vanno a collegare due porti di primaria importanza. Quel tratto, secondo me, dovrebbe essere pensato come un tratto autostradale; poi, se a pedaggio o meno non è compito mio dirlo, ma un collegamento con una strada a quattro corsie sarebbe importante.

Un'altra importante ipotesi di collegamento trasversale, che collegherebbe la Roma-Napoli (A1) con l'Adriatica e dovrebbe passare attraverso Campobasso, è la Termoli-San Vittore. È un collegamento importante che ad oggi non esiste. La città di Campobasso è servita da strade statali, quindi ritengo che quel tratto sia importante.

È chiaro che in questo discorso relativo ai collegamenti trasversali è necessario considerare anche altri elementi, come ad esempio il completamento della Jonica, che dovrebbe collegare Taranto con Reggio Calabria, chiudendo la parte finale dello stivale con una trasversale importante. La stessa cosa vale per i tratti più piccoli come la Cisterna-Valmontone, che sarebbe un ramo della Roma-Latina e rappresenterebbe un altro elemento di collegamento trasversale. Sono tutte connessioni che effettivamente mancano alla nostra rete.

Presidente, penso di aver risposto a tutto tranne che sul dettaglio del ponte sulla Scafa. Sono a disposizione per ulteriori approfondimenti.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Simonini per le sue risposte. Le chiedo di essere così gentile da mandarci le integrazioni necessarie per rispondere ai quesiti dei colleghi.

MALLEGNI *(FIBP-UDC)*. Signor Presidente, avevo posto alcune domande precise sulla questione del ponte di Albiano. Volevo conoscere l'opinione dell'ingegnere circa le comunicazioni inviate da ANAS alle amministrazioni comunali e non ho ricevuto risposta.

Per quanto riguarda la cessione di tratti di strada statale, il codice della strada non impone assolutamente niente, perché, se fosse così, le strade sarebbero già passate ai Comuni; serve invece un accordo tra le amministrazioni comunali e ANAS. Non esiste, a livello legislativo, nessun atto e nessuna norma che imponga questo tipo di passaggio. Se si deve proseguire in questa direzione, con il transito della gestione di tratti stradali da ANAS alle amministrazioni comunali (questo non riguarda l'ingegner Simonini, ma il Governo), dobbiamo prevedere per forza (spero che ci sarà occasione in termini legislativi, ma basterebbe anche una circolare del Ministro) che le risorse che venivano utilizzate prima da ANAS vengano trasferite alle amministrazioni comunali, perché altrimenti risulta oggettivamente impossibile la gestione di queste strade. Questo secondo me è importante.

Devo inoltre fare i complimenti all'ingegner Simonini, perché, prima che io parlassi di autostrade, il suo ufficio stampa alle 10,35 aveva già comunicato, tramite un'agenzia, le risorse che sarebbero state messe a disposizione, specificando che ciò è stato detto in audizione in Commissione lavori pubblici al Senato. L'ANAS è avanti: prevede addirittura le domande dei membri della Commissione e le successive risposte. Siamo veramente oltre ogni tipo di possibile presunzione.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Simonini, augurandogli buona giornata e buona attività per quanto riguarda i suoi lavori, che sono sicuramente molto impegnativi.

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

I lavori terminano alle ore 11,05.

€ 1,00