

Autorizzazioni, contratti servizio e programma nei Lavori pubblici: prosegue il ciclo delle audizioni

23 Dicembre 2010

Presso la Commissione Lavori Pubblici del Senato, nell'ambito 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, è stato audito il 17 novembre e il 1° dicembre 2010, il Presidente dell'ANAS S.p.A., Dr. Pietro Ciucci.

Il Presidente ha evidenziato, tra l'altro, la novità rappresentata dall'introduzione, ad opera del DL 78/2010, convertito dalla L.122/2010, dei pedaggi, precisando, al riguardo, che gli stessi non costituiscono una fonte aggiuntiva di finanziamento e quindi una soluzione ai problemi finanziari dell'Ente, dato che i ricavi determinati dall'introduzione del pedaggio sulla rete autostradale gestita direttamente da ANAS non costituiranno risorse aggiuntive a disposizione di ANAS stessa, ma verranno portati a deconto, a riduzione di contributi e di risorse già stanziati in passato dai precedenti Governi e già impegnati nella realizzazione delle opere in corso.

Ciucci si è quindi soffermato sul ruolo futuro di ANAS, ricordando la trasformazione dell'Ente per le strade in società per azioni e i numerosi cambiamenti intervenuti negli ultimi anni, sia da un punto di vista finanziario, sia dal punto di vista organizzativo, ossia di funzionamento della società, perchè si è intervenuti su tutti gli aspetti operativi, con riguardo, tra l'altro, alla *governance*, all'organizzazione interna, al modello di esercizio, all'attività di ricerca e innovazione alla messa in qualità, alle procedure di affidamento, alle iniziative con le Regioni, all'attività di vigilanza dei concessionari.

In proposito ha rilevato, altresì, che l'obiettivo principale di ANAS è di essere un'impresa a tutto tondo, dotata di una sua autonomia finanziaria, che le consenta di uscire dal perimetro della pubblica amministrazione, evidenziando come tale esigenza sia particolarmente sentita, operando su attività di medio e lungo periodo, su commesse destinate a durare cinque o dieci anni, dal momento zero fino al completamento delle opere, e avendo necessità di programmare e pianificare, più delle altre imprese, l'attività.

Sul tema dell'autonomia finanziaria, il Presidente ha precisato, inoltre, che tale condizione *"non vuol certo significare sottrarre l'ANAS ai controlli sulle attività svolte. Anzi, una società per azioni, con la governance che abbiamo realizzato, consente agli azionisti di fissare obiettivi particolarmente impegnativi su ogni settore dell'attività della società e di verificarne la realizzazione con i numerosi ed efficaci presidi di controllo che abbiamo introdotto"*.

In merito agli investimenti di ANAS, ed in particolare a quelli per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete, Ciucci ha ricordato che nonostante la ristrettezza delle risorse, negli ultimi anni sono stati avviati dall'Ente come prima stazione appaltante d'Italia, quasi dieci miliardi di nuovi lavori. Per il 2010, ANAS ha in corso più di trenta gare per nuove opere per circa 3,5 miliardi d'investimenti. Riguardo ai lavori conclusi, *"dal 2007 al 2009 ANAS ha eseguito lavori pagati (quindi in produzione e non in affidamento) per 7 miliardi di euro e ha speso, per la manutenzione ordinaria, 1,5 miliardi di euro; nel 2010 (ormai siamo a novembre) farà lavori per oltre 2,5 miliardi, 600 milioni dei quali sono sulla Salerno-Reggio Calabria (nessuna opera in Italia produce in un anno 600 milioni di euro di lavori) e ai 2,5 miliardi di investimento aggiungiamo 600 milioni di manutenzione ordinaria sulla nostra rete"*.

Il Presidente ha, inoltre, espresso preoccupazione per le risorse da destinare, sia in questa ultima parte del 2010 sia nel 2011, non alla prosecuzione dei lavori già avviati e già finanziati, ma all'avvio di nuovi investimenti, ricordando, in particolare, che per il 2010 sono stati assegnati ad ANAS dal CIPE 268 milioni di euro per la manutenzione straordinaria, ma il contratto non è ancora operativo, in

quanto sta proseguendo la lunga procedura d'approvazione e quindi gli importi non sono ancora utilizzabili.

Ha altresì evidenziato che l'investimento attualmente in corso riguarda oltre 120 cantieri aperti che sono tutti finanziati.

Riguardo all'esiguità delle risorse ha rilevato il forte ricorso allo strumento del *project financing*, menzionando, in proposito, progetti per circa 20 miliardi di euro, *"dall'importantissimo progetto preliminare del corridoio di viabilità autostradale dorsale centrale Civitavecchia-Orte-Mestre, che ha recentemente ottenuto il parere favorevole della commissione VIA del Ministero dell'ambiente, anche se ancora non è stato formalizzato, ma che ha ancora un lungo percorso davanti a sé prima dell'apertura dei cantieri) ad altri progetti che vanno dal porto di Ancona alla superstrada Caianello-Benevento, alla superstrada Catania-Ragusa. Il project financing è importante per questi progetti, per i quali il contributo dello Stato è ridotto al 20 per cento del fabbisogno totale, tuttavia i tempi sono sorprendentemente lunghi, perché ci si trova ad affrontare procedure ancora complesse, nonostante le semplificazioni decise dal Parlamento, su iniziativa, in particolare, del presidente Grillo"*.

Sui tempi eccessivamente lunghi delle procedure, ha individuato quale elemento principale di ostacolo ad ogni avanzamento il contenzioso, sottolineando che *"non c'è opera di project financing o investimento che non abbia un lungo contenzioso da affrontare già in fase di gara, di aggiudicazione e di post aggiudicazione e sotto questo aspetto si ha la sensazione che il contenzioso si vada aggravando piuttosto che semplificando e che non si stiano riducendo i tempi"*.

In merito alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, opera rientrante tra quelle da realizzarsi tramite *project financing* ha evidenziato il rispetto del crono programma e la consegna, entro dicembre, del progetto definitivo.

Nel prosieguo dell'audizione il Presidente Ciucci ha, altresì, risposto ad alcuni quesiti posti in merito al completamento delle grandi opere, fornendo, in particolare, i dati relativi al fabbisogno finanziario per il completamento della Salerno-Reggio Calabria, ammontante a circa 2 miliardi di euro e mezzo per i circa 60 Km in fase di progettazione e precisando che una parte di tali risorse dovrebbe essere ricompresa nel Piano per il Sud, recentemente varato dal Governo.

Per i precedenti si vedano le notizie del 23 febbraio 2009, del 17 aprile 2009, del 28 aprile 2009, del 10 giugno 2009, del 13 luglio 2009, del 19 febbraio 2010, del 22 marzo 2010, del 2 luglio 2010, del 29 luglio 2010 e del 23 dicembre 2010.

[Testo delle audizioni](#)