

Audizione del Presidente di Anas S.p.A.
ing. Gianni Vittorio Armani
presso la Commissione 8^A Lavori pubblici, comunicazioni del Senato della Repubblica
6 dicembre 2016

Numerose domande poste dagli Onorevoli Senatori nel corso dell'audizione dello scorso 9 novembre si sono concentrate sui temi del Contratto di programma Anas-MIT, sulla programmazione pluriennale, sulla selezione delle opere e delle priorità, la manutenzione, la project review (mi riferisco in particolare alle domande dei Senatori Aracri, Borioli, Filippi, Giibino, Margiotta, Puppato e Sonego).

Per quanto riguarda il tema della programmazione degli interventi che Anas sviluppa sul territorio italiano, in termini sia di manutenzione sia – soprattutto - di scelta delle nuove opere, condividiamo che è necessario garantire la massima trasparenza al processo decisionale. Nel ricordare che Anas è soggetto attuatore delle scelte di politica trasportistica effettuate dal Governo e in particolare dal Ministero vigilante (il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), sottolineiamo che per la definizione del Piano Pluriennale degli investimenti 2016-2020 collegato al Contratto di Programma ormai prossimo alla sottoscrizione, il Ministero stesso, con il coinvolgimento di Anas, ha avviato dei tavoli tecnici per una verifica degli interventi sulla base di priorità infrastrutturali, pervenendo all'individuazione di una serie di interventi aggiuntivi rispetto a quelli già previsti nel Piano 2015-2019.

Per quanto riguarda la selezione delle nuove opere e di individuazione delle priorità, nel 2016 è stato avviato un processo che ha tenuto conto in maniera sistematica elementi oggettivi, basandosi sull'analisi della rete esistente, del traffico e dell'incidentalità sulla rete esistente, delle esigenze al contorno (ad esempio in termini di intermodalità e servizi di rete, ovvero in base alle valutazioni di sviluppo a lungo termine del traffico o delle necessità manifestate dal territorio). Tale analisi ha consentito di individuare il "fabbisogno infrastrutturale", nell'ambito del quale gli interventi vengono "priorizzati" attraverso un'analisi costi benefici, di tipo multi criterio, basata su indicatori qualitativi e di programmazione (quali: i benefici trasportistici come la riduzione dei tempi di percorrenza e il miglioramento in sicurezza; i vantaggi per la mobilità intermodale; la funzionalità al completamento di itinerari stradali; la percentuale di copertura finanziaria; l'appartenenza alla rete TEN; l'avanzamento progettuale; lo stato delle autorizzazioni). Dalla combinazione degli indicatori si ricava un "indice di redditività complessivo" del singolo intervento, che viene utilizzato per assegnare la corrispondente priorità nella programmazione. Con tale metodologia sono state definite le nuove opere/completamenti previsti nell'ambito del Piano Pluriennale 2016-2020, di cui le principali sono: SS 9 Via Emilia; Sistema di Accessibilità Malpensa; Grosseto–Siena sulla direttrice Grosseto–Fano; SS 12 dell'Abetone e Brennero; SS 106 Jonica, Collegamento mediano Murgia–Matera–Pollino.

Il Piano Investimenti collegato al Contratto di programma 2016-2020 è anche il risultato di una attenta attività di project review adottata da MIT e Anas che scaturisce da una visione rinnovata di valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente. Si tratta di un nuovo approccio progettuale, la cui metodologia si basa su tre principi fondamentali:

- Assicurare la sostenibilità degli interventi, quest'ultima intesa come minor consumo delle risorse naturali e del frazionamento del territorio, migliore inserimento ambientale ed integrazione paesaggistica, compatibilità con l'assetto idrogeologico, maggior consenso sociale, minori tempi e costi di realizzazione;

- Massimizzare la funzionalità della rete, con specifico riguardo al miglioramento della capacità di trasporto, all'innalzamento degli standard tecnici di sicurezza, al maggior confort di guida e all'introduzione di nuove tecnologie;
- Valorizzare il ruolo dell'infrastruttura, per il tramite del consolidamento del rapporto tra strada e territorio, dello sviluppo socio-economico, dell'estensione del ciclo di vita delle infrastrutture.

Pertanto, alla base della progettazione viene posto lo studio dell'infrastruttura in tutti i suoi vari aspetti, dalle caratteristiche tecniche, alla sostenibilità economico-ambientale, fino al quadro conoscitivo dello stato di fatto del territorio interessato. Tale studio complessivo porta all'identificazione delle criticità lungo le diverse tratte dell'itinerario in oggetto del piano e alla conseguente definizione delle possibili alternative di intervento necessarie alla loro risoluzione, con l'individuazione della soluzione "ottimale" sotto il profilo tecnico-economico ed ambientale.

Le principali arterie sulle quali Anas ha già attivato interventi in project review sono: l'Autostrada SA-RC; l'Autostrada A19 Palermo-Catania; l'Itinerario E45-E55 Orte-Mestre; la SS 106 Jonica. Si sta inoltre sviluppando un processo di project review dell'Itinerario SS 275 Maglie – S. Maria di Leuca, al fine di pervenire alla realizzazione dell'opera, con tempi/costi sostenibili nonché adeguata all'odierno interesse pubblico.

In tale rinnovato approccio progettuale adottato da Anas, la manutenzione straordinaria assume un rilievo maggiore rispetto al passato, in quanto essa diventa parte integrante anche del processo di redazione del progetto delle nuove opere, attraverso l'introduzione della logica BIM (Building Information Model) per l'analisi dell'intero ciclo di vita dell'infrastruttura. Per l'individuazione degli interventi di manutenzione straordinaria sono stati inizialmente considerati i fabbisogni complessivi suddividendoli per tipologia, geografia ed esigenza, creando una vista complessiva e dinamica delle priorità. Sono state avviate una pluralità di specifiche azioni di analisi dello stato della rete a carattere fortemente innovativo (quali l'utilizzo di tecniche DInSAR - interferometria differenziale), che hanno affiancato le usuali attività di sorveglianza, di rilievo, di ispezione periodica delle opere d'arte per verificarne lo stato di conservazione o il presentarsi di criticità, e di controllo qualitativo delle caratteristiche di resistenza o durabilità dei materiali. Tali attività hanno consentito una sostanziale rivisitazione dei fabbisogni di manutenzione straordinaria sulla rete. In particolare sono stati identificati, per un arco temporale di cinque anni, tutti gli interventi sia di carattere correttivo di deficit manutentivi o di sicurezza, sia di carattere preventivo, per garantire nel tempo funzionalità e durabilità dell'infrastruttura. Gli interventi sono stati georiferiti alla rete e descritti utilizzando complessivamente 20 parametri standardizzati. Per ogni intervento è stata anche esposta un'annualità di riferimento per l'appaltabilità, valutata, per gli interventi correttivi, in relazione alla priorità ed ai vincoli di contemporanea cantierizzazione, e per gli interventi preventivi, in relazione alla previsione di decadimento negli anni delle prestazioni della strada.

Per quanto concerne una domanda che ci è stata rivolta sulla Relazione sullo stato di attuazione del Contratto di programma da trasmettere al MIT entro il 30 settembre - e da quest'ultimo trasmessa a CIPE, MEF e competenti Commissioni Parlamentari, come previsto prevista dal comma 871 della legge di Stabilità 2016 – segnaliamo che la norma fa riferimento al nuovo Contratto di programma 2016-2020, in via di sottoscrizione. Anas trasmetterà quindi tale relazione entro il 30 settembre 2017, con riferimento allo stato di attuazione del Contratto di programma 2016-2020. Va comunque evidenziato che Anas trasmette periodicamente al MIT una reportistica, strutturata anche a livello regionale, che evidenzia lo stato di attuazione di tutti i lavori in corso di realizzazione.

Da ultimo, desidero segnalare la principale innovazione del contratto di programma di quest'anno e segnatamente la previsione del corrispettivo. Nell'ambito del processo mirato all'integrazione di Anas nel gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, per costituire una grande realtà multimodale, logistica e infrastrutturale, è necessario dotare Anas di un meccanismo di autonomia finanziaria. E' stato proposto nell'ambito del Contratto di programma un meccanismo di corrispettivo in rispondenza ai criteri Eurostat che porterà a una esclusione del bilancio Anas dal consolidato ISTAT. Il meccanismo di corrispettivo proposto, nell'ambito del partenariato pubblico privato (PPP):

- definisce un corrispettivo che fornisce risorse in grado di finanziare il piano investimenti in autofinanziamento per l'azienda;
- sposta gli introiti Anas da logica di contributo a logica di corrispettivo, con effettivo spostamento del rischio in capo al concessionario.

Il meccanismo di finanziamento Anas proposto è credibile e prevedibile nella meccanica di sviluppo e permette pertanto il ricorso al mercato del debito da parte del concessionario, con benefici in termini di possibilità di accelerazione del piano, attrazione di finanziamenti sulla società anziché sullo Stato a prezzi competitivi e capacità di ritardare per lo Stato l'impiego delle risorse previste.

Passando ai temi che riguardano più direttamente l'organizzazione aziendale, l'Onorevole Senatore Aracri chiede delucidazioni sul nuovo assetto organizzativo territoriale di Anas basato su 8 macro-aree. Occorre preliminarmente precisare che l'individuazione di un nuovo modello organizzativo per la gestione del territorio nasce dalla necessità di intraprendere un percorso di riqualificazione ed efficientamento delle strutture territoriali basato sulle seguenti linee guida:

- focus sul territorio e definizione dei ruoli manageriali territoriali di coordinamento delle attività (Coordinamento di Area Territoriale);
- consolidamento delle attività svolte a livello territoriale, maggior presidio delle attività di esercizio, gestione per processi;
- accentramento dei processi amministrativi e di supporto;
- razionalizzazione ed Omogeneizzazione della presenza territoriale e delle strutture organizzative presenti;
- redistribuzione degli asset e miglioramento della distribuzione dei carichi di lavoro;
- presidio integrato a supporto del Piano Investimenti.

In particolare, sono state individuate otto aree geografiche territoriali omogeneamente distribuite (in termini di risorse, Km gestiti e superfici), in ciascuna delle quali sarà istituito a decorrere da gennaio 2017 un Coordinamento di Area Territoriale.

Con riferimento agli aspetti inerenti al modello organizzativo, si rileva che nella ricerca di un assetto strutturale idoneo al raggiungimento dell'obiettivo primario di accrescere l'efficacia dell'azione aziendale nella fornitura di un'adeguata risposta alla domanda di trasporto, sia in termini di sicurezza, qualità e tempestività del servizio da offrire all'utenza, nonché di miglioramento dell'intervento manutentivo, Anas ed le associazioni sindacali sottoscrittrici del CCNL vigente hanno avviato un confronto finalizzato alla definizione di un nuovo modello organizzativo dell'esercizio. Tale approccio, superando le previsioni oramai obsolete dettate dal testo del D.P.R. 1126 del 1981, dovrà consolidare il ruolo di Anas quale gestore della rete stradale di interesse nazionale attraverso l'innalzamento del livello di servizio erogato.

In relazione al piano assunzioni annunciato da Anas, per rispondere ad un quesito posto dall'Onorevole Senatore Margiotta, non posso non segnalare che il Testo Unico in materia di

società partecipate, adottato ai sensi della Legge Madia ed entrato in vigore il 23 settembre scorso, ha posto serissime criticità per Anas, minando le strategie aziendali in materia di personale volte a razionalizzare ed efficientare i processi territoriali, operativi e di staff e suscitando perplessità anche in merito ad una piena realizzazione del Piano industriale 2016-2020. Mi riferisco, in particolare, al divieto di procedere ad assunzioni fino al 30 giugno 2018, che impedisce l'assunzione, prevista nel Piano industriale, di 1.000 risorse, di cui 900 operative sul territorio e 100 tecniche per la progettazione, comportando concrete difficoltà operative nello svolgimento dei compiti istituzionali attinenti alla gestione e alla manutenzione della rete stradale ed autostradale di competenza, nonché un incremento dei costi di gestione complessivi per la necessità di ricorrere a procedure di affidamento a soggetti esterni. L'impossibilità di procedere a nuove assunzioni ostacola, inoltre, il percorso di stabilizzazione di numerose risorse con pregresse, anche lunghe, esperienze lavorative a termine presso Anas, determinando un elevato rischio di contenzioso con conseguente possibile incremento dei costi in caso di soccombenza (spese legali, indennità risarcitorie).

In relazione alla domanda dell'Onorevole Senatore Filippi sullo stato dei contenziosi e sull'approccio adottato rispetto a riserve e varianti, Anas ha fatto una approfondita analisi di tutte le tematiche collegate. Sono state analizzate sentenze o provvedimenti giudiziari e delibere Anac, studiata l'annosa storia del contenzioso Anas, definite nuove regole. In particolare, Anas ha adottato delle Linee Guida sul trattamento delle riserve ed una Procedura che disciplina, inter alia, l'iter di approvazione delle varianti. Con le Linee Guida sulle Riserve si è fornito uno strumento che consente di valutare le richieste formulate durante l'esecuzione dei lavori dall'appaltatore, sul piano della tempestività e della fondatezza, coerentemente con il quadro normativo di riferimento. Con la Procedura sulle varianti è stato definito l'iter di definizione degli atti aggiuntivi, che formalizzano le varianti in corso d'opera, individuando le varie funzioni aziendali coinvolte ed il loro ruolo, muovendosi naturalmente sempre nell'ambito del contesto normativo di riferimento.

L'azienda ha inoltre adottato la procedura "Piano straordinario di componimento del contenzioso" volta a definire, con il massimo livello di presidi e controlli, il contenzioso giudiziale e stragiudiziale pendente tra Anas e le imprese relativo a riserve iscritte in fase di esecuzione dei lavori, varianti di progetto, richieste risarcitorie. Sono stati istituiti un "Gruppo istruttore riserve/proposte accordi bonari e transazioni" e un "Gruppo istruttore contenziosi giudiziali già pendenti/transazioni giudiziali in materia di lavori". La composizione dei due gruppi ha incluso tecnici Anas non coinvolti nella realizzazione delle opere, quindi in assenza di conflitti di interesse. A valle del lavoro dei Gruppi istruttori, i casi di contenzioso sono poi esaminati da un Comitato Valutatore composto da 4 membri di cui uno rappresentante l'Avvocatura di Stato, uno rappresentante la Corte dei Conti e due rappresentanti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Ad oggi Anas ha 134 contenziosi oggetto di procedura di accordo bonario (per un petitum complessivo di circa 1,7 miliardi di euro a fronte di un importo lavori di 3,2 miliardi di euro). I Gruppi Istruttori, istituiti ai sensi della predetta procedura di componimento del contenzioso, hanno esaminato ad oggi 46 contenziosi (per un petitum complessivo di circa 0,5 miliardi di euro su 1,2 miliardi di lavori). Di questi, 29 sono stati esaminati anche dal Comitato valutatore composto da esterni all'azienda.

Per quanto riguarda i casi di contenzioso giudiziale, quelli attivi ad oggi sono 411 per un petitum complessivo di circa 5,2 miliardi di euro; di questi, 45 contenziosi giudiziali sono stati assegnati all'esame dei Gruppi Istruttori, per un petitum complessivo di circa 3,6 miliardi, pari a circa il 70% dei contenziosi giudiziali.

Naturalmente, per poter proporre transazioni alle imprese è necessario che Anas sia dotata di risorse finanziarie sufficienti. A tal fine, abbiamo identificato le risorse necessarie per avviare il processo e risolvere gran parte del problema. Si tratta dei 700 milioni di euro già stanziati in favore di Anas con le delibere CIPE nn. 96/2002, 14/2004 e 95/2004, eccedenti il fabbisogno risultante dalla realizzazione degli interventi previsti da tali delibere. Si tratta di contributi quindicennali assegnati per la realizzazione di alcuni macrolotti dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria che, in un arco temporale fino al 2022, presentano un surplus di risorse stanziate di circa 700 milioni di euro rispetto al costo degli interventi. Tale eccedenza di risorse deriva da un metodo di utilizzo dei contributi pluriennali stanziati dal CIPE diverso rispetto a quanto inizialmente previsto, che ha determinato una significativa riduzione dell'esigenza finanziaria per interessi.

A fronte di queste risorse che risultano disponibili è necessario che la legge di Bilancio autorizzi Anas ad utilizzarli che la deflazione del contenzioso.

Segnaliamo da ultimo che complessivamente, negli ultimi 18 mesi, si evidenzia nel Nord e nel Centro Italia una lieve diminuzione del numero di contenziosi, sia in materia di lavori sia in materia di patrimonio e concessioni. Per quanto riguarda il Sud, si rileva un lieve decremento del numero dei contenziosi notificati in materia espropriativa ma un aumento del numero dei contenziosi notificati in materia di lavori.

Passerei ora a trattare alcune questioni sollevate dagli Onorevoli Senatori in relazione a specifici itinerari stradali.

Per quanto riguarda la manutenzione e la sorveglianza che Anas svolge sulle strade della Liguria, in risposta all'Onorevole Senatore Rossi, ricordo che Anas gestisce nella Regione circa 380 km di statali, di cui solo 33 km sono stati realizzati negli anni 2000. Per gli itinerari più antichi, oltre alle opere d'arte ricostruite nel dopoguerra, numerose varianti al tracciato succedutesi nel tempo hanno incluso anche ponti e viadotti realizzati con le modalità costruttive tipiche dell'epoca. Su tali itinerari, le attività di sorveglianza sono eseguite da personale Anas che opera con una organizzazione differente a seconda della tipologia di strada, in termini di turnazione e di numero di risorse assegnate. Nelle attività di sorveglianza il personale è supportato da appositi strumenti informatici che consentono la pianificazione delle attività, la relativa rendicontazione suddivisa per strade e tipologia, la comunicazione alla Sala Operativa competente di segnalazioni di eventi con foto/video.

Per quanto riguarda il trasferimento di strade ad Anas, si rappresenta che è all'esame del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una proposta di riorganizzazione della rete stradale che prevede la riclassifica, quali strade "di interesse nazionale" in gestione ad Anas, di una serie di ex strade statali trasferite agli Enti locali a metà degli anni Novanta. Tali strade sono state individuate sulla base di criteri di valenza di ordine territoriale, sviluppo socio-economico, integrazione intermodale ed accessibilità identificati dal MIT. La proposta di riclassifica sottoposta da Anas al Ministero riguarda su base nazionale un'estesa di circa 8.616 km di ex strade statali. Con il ritrasferimento ad Anas di tale estesa (che avverrà con lo strumento del dPCM) si creerà un sistema organico ed integrato di strade gestibili in forma unitaria, sia per l'ordinario funzionamento che in condizioni di emergenza, sul quale sarà possibile ottimizzare la programmazione dei processi manutentori ed adeguare gli standard funzionali.

E' da evidenziare che le strade ex statali che verranno restituite ad Anas presentano un significativo fabbisogno di interventi di manutenzione straordinaria, spesso a causa di un gap manutentivo accumulatosi negli anni che andrà compensato attraverso specifici piani di intervento da dotare di risorse adeguate ed autonome.

Segnaliamo che, su base convenzionale di durata triennale, Anas è recentemente subentrata nelle attività di manutenzione delle ex strade statali delle Regioni Marche e Lazio, per complessivi 1000 km. Tali Convenzioni prevedono la stipula di appositi protocolli di intesa per l'assegnazione temporanea del personale operativo adibito alla attività di sorveglianza e di manutenzione sulla rete.

Con riferimento ad una specifica domanda dell'Onorevole Senatore Aracri su tale tema, specifichiamo che nella convenzione firmata lo scorso ottobre con la Regione Lazio l'impegno tra le parti in materia di personale è limitato alla "assegnazione temporanea" delle risorse. In tale caso quindi (a differenza della convenzione con la Regione Marche) Anas non si impegna all'assunzione a tempo indeterminato delle risorse interessate quando verrà perfezionato con dPCM il ritrasferimento alla Società delle tratte stradali attualmente della Regione.

Gli Onorevoli Senatori Borioli, Sonogo e Puppato hanno chiesto se Anas intende entrare nella società che sta realizzando la Pedemontana Veneta. Al momento non è previsto che Anas partecipi in Pedemontana Veneta e nessuna richiesta è stata in tal senso avanzata. Come noto Anas è presente in Veneto attraverso CAV - Concessioni Autostradali Venete S.p.A. (costituita il 1° marzo 2008 in partecipazione paritetica tra Anas e la Regione), collaborando con soddisfazione operativa ed istituzionale con la Regione in un territorio fortemente industrializzato. Una infrastruttura collocata in quel territorio, con un piano economico finanziario che abbia previsioni di traffico non necessariamente aggressive, si ritiene possa essere profittevole e che quindi non debba patire di problemi di finanziabilità.

Vale in proposito ricordare che Anas è un concessionario sui generis che opera sul territorio ma che non entra nelle aeree dove già esiste competizione tra privati. Si tratta di un concessionario pubblico, sotto la vigilanza del MIT, che ha senso possa entrare in quei contesti in cui il mercato presenta delle difficoltà. Pedemontana Veneta è certamente un'opera fondamentale, tra le più grandi dal punto di vista autostradale, pertanto è importante che ci sia la massima attenzione da parte delle istituzioni. Anas non ha evidenze in merito alla gestione commissariale o su eventuali inadempienze del concessionario.

Sicuramente CAV potrebbe operare in modo da completare opere in project financing, laddove vi fossero i presupposti di finanziabilità industriale, grazie alla maggiore affidabilità e all'apporto di equity all'interno di una operazione greenfield. Per rendere tutto ciò possibile, tuttavia, è necessario modificare la norma costituita di CAV (Legge Finanziaria per il 2007) affinché la società possa intervenire sulle infrastrutture di interesse regionale, e non solo sul collegamento tra l'Autostrada A4 – tronco Venezia- Padova, opera per la quale la società era stata originariamente concepita.

Con riferimento alla domanda posta dall'Onorevole Senatore Giibino sullo stato delle strade siciliane e sulle prospettive di CAS, evidenzio che, in data 16 novembre scorso, è stata sottoscritta una Lettera di Intenti tra la Regione Siciliana, CAS ed Anas finalizzata alla costituzione di un soggetto pubblico in forma societaria in grado di assicurare il completamento della rete autostradale siciliana, il suo esercizio in regime concessorio con riscossione del pedaggio per la copertura dei costi di esercizio, nonché i costi di costruzione per specifiche tratte autostradali. Seppur senza far assumere alcuna obbligazione legalmente vincolante alle parti, si è voluto in tal senso assicurare un'intesa preliminare finalizzata a demandare ad una società di nuova costituzione, partecipata a maggioranza da Anas SpA, o soggetto da essa controllato, e dalla Regione Siciliana, o soggetto da essa controllato, le funzioni e i poteri di soggetto aggiudicatore e concessionario per le tratte A20 Messina – Palermo, A18 Messina – Catania, A18 Siracusa – Gela, A19 Palermo – Catania, A29 Palermo – Mazara del Vallo, A29 dir Alcamo – Trapani, SS 339 Catania – Siracusa, RA 15 Tangenziale di

Catania nonché per la realizzazione di nuove infrastrutture autostradali, ricadenti nel territorio della Regione Siciliana.

Inoltre Anas ha garantito un supporto tecnico per la direzione lavori sull'autostrada Siracusa – Gela e sul Viadotto Ritiro. L'attività in questione, inerente una tratta di 19,5 km dell'autostrada A18 Siracusa – Gela e sui lavori di ripristino del viadotto Ritiro sull'autostrada A20, consiste, tra l'altro, nell'intervento da parte di Anas nelle attività di direzione tecnica, gestione dei cantieri e dei lavori per la costruzione.

In relazione alla domanda posta dagli Onorevoli Senatori Borioli e Malan, circa le prospettive per il completamento dell'Autostrada A33 Asti – Cuneo, ricordo che essa è gestita da "Autostrada Asti-Cuneo S.p.A.", concessionaria per la progettazione, la costruzione, la manutenzione e la gestione del collegamento autostradale a pedaggio tra le città di Asti e di Cuneo per effetto dell'aggiudicazione – avvenuta nel 2005 – in esito a gara. La Società è controllata ed è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di SALT (Gruppo SIAS). Anas detiene una quota del 35% e pertanto non controlla il comportamento del concessionario e il funzionamento dell'opera.

Attualmente risultano in esercizio complessivi circa 55 Km. I lavori dei rimanenti 35 Km risultano ancora in corso/in fase di progettazione a causa principalmente di flussi di traffico significativamente inferiori alle previsioni e di un significativo incremento nei costi di investimento (stimati in ca. 1,5€/miliardi anche a motivo di specifiche scelte progettuali).

Nel corso del 2014 la Società ha elaborato e trasmesso al Ministero delle Infrastrutture una proposta di aggiornamento del PEF con la previsione di un ulteriore contributo pubblico per oltre 800 €/mil. La proposta, per quanto di conoscenza, risulta tuttora all'esame per l'approvazione. Complessivamente, si può dire che l'investimento non è particolarmente remunerativo e vale la pena valutare se, a queste condizioni, rappresenti un asset strategico. Sicuramente esiste un problema per il completamento.

Passo ora alla società SITAF Spa, sulla quale abbiamo una richiesta di chiarimenti avanzata dall'Onorevole Senatore Esposito. La necessità di tutela dello Stato rappresentata dalla partecipazione in SITAF risale ai cospicui investimenti pubblici, tramite il meccanismo del Fondo Centrale di Garanzia, effettuati peraltro quando i tassi erano a doppia cifra. Tale tutela è rafforzata dalla previsione statutaria che individuava una partecipazione dello Stato minima al 51%.

Le ragioni della vendita ad Anas – contestate dai soci di minoranza di SITAF che complessivamente detengono il restante 49% del capitale sociale – sono state sottoposte al vaglio di legittimità del TAR Piemonte che, nel 2015, si è pronunciato favorevolmente (dapprima in fase cautelare e poi nel merito) sulle delibere di dismissione delle partecipazioni assunte da Provincia e Città di Torino. In particolare, il TAR ha ritenuto che *"il quadro normativo di riferimento (...) non pone limiti all'acquisto di partecipazioni pubbliche in Sitaf da parte di Anas, anche attraverso una procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando"*.

Con sentenze n. 2424/2016 e 2425/2016, depositate il 7 giugno scorso, il Consiglio di Stato ha tuttavia riformato le decisioni del TAR Piemonte, accogliendo gli appelli proposti dai soci di minoranza. In buona sostanza il Consiglio di Stato, sul presupposto che le disposizioni di legge sopra richiamate sarebbero preordinate alla tutela della concorrenza e del mercato, ha affermato l'illegittimità della procedura di dismissione delle azioni. La Provincia e la Città di Torino, cioè, avrebbero dovuto seguire una procedura ad evidenza pubblica e non già operare a trattativa privata con Anas. Il Consiglio di Stato ha riconosciuto (tanto all'art. 6 dello Statuto,

quanto all'art. 3.2 punto z1 della Convenzione di concessione) una natura sostanzialmente recessiva rispetto alla legge sopravvenuta che sarebbe finalizzata ad introdurre forme di privatizzazione sostanziale, con il passaggio del controllo di alcune imprese dalla mano pubblica a quella dei privati.

Tanto Anas che Provincia e Comune di Torino ritengono di avere operato nel pieno rispetto delle regole come correttamente sostenuto dal Tar Piemonte. La procedura adottata per la vendita era infatti una procedura prevista dal codice degli appalti ovvero una procedura negoziata. Per tale ragione hanno presentato ricorso alla Corte di Cassazione contestando le statuizioni della sentenza del Consiglio di Stato.

Va peraltro rammentato che l'art. 5-ter della Convenzione Unica del 2009 regola la distribuzione degli extra utili rispetto a quelli previsti nel PEF al rimborso di quanto dovuto al Fondo Centrale di Garanzia, gestito da Anas, in egual misura. Nessun operatore di mercato sarebbe disposto ad acquisire una partecipazione: di minoranza; da assistere con forme di garanzia ad hoc, atteso l'ingente debito verso l'Erario; che subordini il diritto agli utili all'estinzione del debito verso lo Stato erogato attraverso l'ex Fondo Centrale di Garanzia (come detto gestito dalla Società); ad un prezzo base sicuramente non inferiore pro quota a quello versato da Anas.

Per tale ragione si ritiene che la procedura di dismissione corretta debba essere quella di procedere con la vendita del 51% del capitale sociale detenuto da Anas come contemplato negli accordi all'epoca raggiunti con Provincia e Comune nel rispetto dei principi di tutela dell'interesse pubblico che è superiore all'interesse dei privati. Tale orientamento segue anche una indicazione di carattere strategico per Anas, che non ha interesse a tenere capitali impiegati in una partecipazione che si ridurrebbe al 30% circa, senza capacità di influire in alcun modo sulla gestione dell'azienda.

Da ultimo va evidenziato che la procedura di vendita non può prescindere dalle disposizioni previste dal decreto Madia e dalle norme in materia di dismissioni di partecipazioni strategiche da parte dello stato.

In riferimento alle domande poste dall'Onorevole Senatore di Giacomo in relazione ad Autostrada del Molise S.p.A., desidero specificare preliminarmente che i costi del Consiglio di Amministrazione della società sostenuti nel 2015 corrispondono ad un totale di 65.830 euro (di cui 63.750 euro per emolumenti e i restanti 2.000 per cassa professionale e per rimborsi spese trasferimento supportate da giustificativi).

Per quanto concerne i problemi di finanziamento dell'opera, ricordo che la Regione Molise, al fine di evitare la perdita dei fondi già stanziati dai vari provvedimenti legislativi a parziale copertura del fabbisogno per la realizzazione del collegamento autostradale Termoli – San Vittore, ha provveduto a fine 2014 alla riprogrammazione degli stessi, assegnando ad altri interventi l'importo originariamente destinato all'opera a valere sul Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2007/2013. Il venir meno dei contributi pubblici ha reso la proposta del Promotore finanziariamente non sostenibile. A fronte di tale situazione, nel novembre 2013, nel marzo e nel luglio 2014, Autostrada del Molise S.p.A. ha chiesto al MIT indicazioni circa lo sviluppo dell'opera, senza ottenere riscontro. Ha quindi comunicato al MIT la volontà di disporre l'annullamento della procedura senza attivare l'indizione della gara (di cui all'art. 155 del D.Lgs 163/2006), stante la mancata disponibilità della quota di finanziamento pubblico per la realizzazione dell'opera.

La Società Autostrada del Molise, preso atto del venir meno dei contributi pubblici stanziati e in assenza di diverse indicazioni dal parte del Ministero competente, ha deliberato di

procedere alla revoca della procedura. Il Promotore, nel novembre 2015, ha proposto ricorso innanzi al TAR Molise, chiedendo l'annullamento del provvedimento oltre che il risarcimento del danno subito. Al fine di adottare gli occorrenti provvedimenti di autotutela in attesa delle determinazioni del CIPE in ordine alle disponibilità finanziarie, Autostrada del Molise ha ritenuto di procedere alla sospensione cautelare della revoca della procedura. Il TAR Molise ha emesso a ottobre 2016 la sentenza che respinge definitivamente il ricorso per motivi aggiunti ed accoglie la domanda di risarcimento del danno precontrattuale relativo alle spese effettivamente sostenute dal Promotore. Autostrada del Molise ha deciso di ricorrere avverso tale sentenza impugnandola presso il Consiglio di Stato.

Aggiungo che il MIT ha trasmesso in data 17 novembre 2016 la nota con cui il Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio chiariva in via definitiva come l'opera in oggetto, trattandosi di una finanza di progetto, debba essere oggetto di approvazione da parte del CIPE in seguito alla valutazione di fattibilità economico finanziaria del MIT.

Per quanto attiene ad alcune domande specifiche relative al progetto di integrazione fra Anas e Ferrovie dello Stato, già oggetto di disamina nel corso dell'audizione del 9 novembre scorso, preciso solamente che nell'ambito della nuova struttura societaria, il cui percorso costitutivo è ancora in fase di valutazione da parte dei competenti Dicasteri, Anas continuerà ad avere la funzione del concessionario, con investimenti decisi dal concedente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non venendosi a modificare la natura del rapporto tra Anas e MIT.

In conclusione, per rispondere in particolare alla domanda dell'Onorevole Senatore Filippi sul futuro prospettico di Anas, desidero illustrare brevemente tre punti chiave della trasformazione operativa di Anas, che si orienterà verso:

- 1) un nuovo modello di partenariato pubblico privato, mediante contratto di costruzione e gestione della rete autostradale con identificazione di un sistema regolatorio in grado di trasferire il rischio imprenditoriale al Concessionario, prevedere premi/penalità e remunerare il capitale investito;
- 2) una riorganizzazione e gestione delle partecipazioni societarie Anas in una "Anas Holding di Partecipazioni" così da sviluppare (tramite acquisizioni o subentro) altre concessioni autostradali nazionali rispetto a quelle già detenute;
- 3) una focalizzazione attraverso Anas International su commesse e concessioni all'estero per la realizzazione e gestione di nuove infrastrutture.

Con riferimento al punto 1, il nuovo modello di finanziamento prevede l'introduzione di un meccanismo di partenariato pubblico-privato, in sostituzione di quello attuale basato sull'erogazione di contributi, che remunererà Anas sulla base di parametri di mercato tenendo conto del volume di investimenti effettivamente realizzati e di indici di efficienza, sicurezza, di traffico disponibilità.

Il Contratto di programma 2016 in discussione disciplina infatti, ai sensi Convenzione di Concessione ed in attuazione della Legge di stabilità per il 2016, il complesso delle obbligazioni intercorrenti tra il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ed Anas S.p.A. relativamente alle attività di costruzione, manutenzione e gestione della rete stradale e autostradale non a pedaggio in diretta gestione. In particolare il Contratto definisce il corrispettivo a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere sulla base del piano pluriennale, nonché gli standard qualitativi e le priorità, il cronoprogramma di realizzazione delle opere, le sanzioni e le modalità di verifica da parte del Ministero. Si individuano in tal

senso modo chiaro i reciproci obblighi assunti, responsabilità e benefici con la definizione di un chiaro sistema di regole sul rispetto di tempi e costi mirati ad un chiaro trasferimento del rischio economico finanziario sulla Concessionaria.

Con riferimento al punto 2, Anas ha avviato un processo di riorganizzazione che prevede il conferimento ad una NewCo dei diritti connessi alle partecipazioni detenute in società concessionarie di autostrade e trafori a pedaggio (Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco, Autostrada Asti–Cuneo S.p.A., Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A., Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus – SITAF S.p.A.) ed in Anas International Enterprise S.p.A. (“AIE”), che offre servizi integrati di ingegneria all’estero. Tali società già oggi operano a regole di mercato e sono estranee al servizio non a pedaggio che Anas svolge come concessionario della rete stradale di interesse nazionale.

Il nuovo veicolo societario, garantendo rendimenti in linea con gli standard di mercato, potrà accedere al mercato dei capitali, per ottimizzare la propria struttura di capitale ed utilizzare le risorse disponibili o di nuova raccolta per poter cogliere eventuali nuove opportunità di business.

Con riferimento al punto 3, la positiva congiuntura di fattori macroeconomici in diverse aree geografiche internazionali ha recentemente comportato un forte incremento di investimenti in infrastrutture stradali da parte di nazioni a alto potenziale di sviluppo. Tale corrente è stata spesso intercettata dal gruppo Anas che, attraverso la controllata AIE, mira a consolidare il processo di sviluppo del business aziendale sui mercati esteri. Il principale fattore che rende Anas un competitor rilevante nei mercati internazionali è l’esperienza nell’individuazione, mitigazione, valutazione e gestione dei rischi correlati alle attività descritte. La forza, l’esperienza ed il know how di Anas consentono, da un lato, di negoziare direttamente con governi e clienti istituzionali livelli di remunerazione che tengano conto di una piena quantificazione dei rischi connessi ad ogni singolo progetto e, dall’altro lato, di porre in atto azioni che permettano di minimizzare il rischio di progettazione, costruzione e gestione, minimizzare il rischio commerciale e il rischio Paese ed i correlati rischi regolatori e finanziari (interesse, cambio, inflazione, credito e liquidità).