

13

**SEDUTA DI MARTEDÌ 18 SETTEMBRE 1984**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SEVERINO CITARISTI**

PAGINA BIANCA

---

**La seduta comincia alle 18,20.**

**Audizione del dottor Antonio Soreca, Direttore generale dell'ANAS.**

**PRESIDENTE.** Nell'ambito dell'indagine che la Commissione industria ha iniziato nello scorso novembre, abbiamo ascoltato i dirigenti di molti organismi pubblici e privati, nonché i titolari di grandi complessi industriali. Oggi vorremmo sapere dai dirigenti dell'ANAS, una delle aziende che maggiormente producono domanda pubblica, sia pure nel settore delle opere pubbliche, quale sia il ruolo dell'ANAS come promotrice di innovazione tecnologica nel campo edilizio e dei lavori appaltati o gestiti dall'ANAS.

Sarebbe poi interessante sapere quali inconvenienti sono stati riscontrati nelle procedure di appalto previste dalle norme in vigore e quali provvedimenti si ritengono opportuni per snellire tali procedure e per rendere sempre più trasparenti le operazioni inerenti agli appalti pubblici e più tempestivi i pagamenti. Infatti, da parte degli operatori che abbiamo ascoltato, è stata lamentata una notevole difficoltà nei pagamenti.

A nome della Commissione, ringrazio sin d'ora il dottor Soreca ed i suoi collaboratori per il contributo che vorranno portare alla nostra indagine.

**ANTONIO SORECA, Direttore generale dell'ANAS.** Signor presidente, desidero ringraziare lei e tutti i membri della Commissione per averci invitato ad esporre i problemi connessi all'attività dell'ANAS, soprattutto con riferimento alla sperimentazione.

Credo sia opportuna una premessa di carattere generale circa la situazione fi-

nanziaria dell'ANAS. Il bilancio dell'azienda prevede entrate ordinarie per 1.472 miliardi, costituiti da entrate proprie per 29 miliardi e da un contributo del Ministero del tesoro per 1.443 miliardi, costituenti l'aliquota del 2,2 per cento sul gettito fiscale degli oli minerali e della benzina. Le spese correnti e le spese per investimento sono rispettivamente il 60 per cento e il 40 per cento delle entrate complessive; nell'ambito delle spese per investimento (599 miliardi) sono comprese le spese per l'attività propria dell'ANAS, riferita alla costruzione e sistemazione di strade statali ed alla manutenzione delle stesse: una cifra del tutto inadeguata, tant'è che ad ogni esigenza di carattere straordinario si deve far fronte con una legge speciale.

Con i capitoli ordinari di bilancio – quello principale prevede gli interventi sulle strade statali e piccole opere di costruzione – lo stanziamento è di appena 240 miliardi annui. Abbiamo però la possibilità di investire per quattro esercizi ed attualmente il capitolo di bilancio per il 1984 è già esaurito, essendo servito per coprire spese degli anni precedenti; per il 1985 sono rimasti una trentina di miliardi e presto cominceremo ad intaccare lo stanziamento per il 1986.

Per i fondi di manutenzione la situazione è tragica, perché solo recentemente il Tesoro ha istituito un capitolo straordinario, il numero 523, di 250 miliardi. Considerando che il patrimonio stradale italiano – la nostra è la terza nazione, dopo gli Stati Uniti d'America e la Repubblica federale tedesca – è di 46 mila chilometri di strade statali, mille di autostrade statali e sei mila di autostrade in concessione, 250 miliardi per la manutenzione straordinaria a stento ci consentono di coprire le buche.

Per far fronte a questa situazione nel settore della manutenzione, stiamo sperimentando delle nuove tecniche.

Abbiamo recentemente eseguito un esperimento sia sul grande raccordo anulare di Roma sia sulla strada per l'aeroporto di Fiumicino usando macchine modernissime che provvedono alla asportazione del materiale bituminoso, alla sua rigenerazione ed alla successiva sistemazione in sede. Ciò porta grandi vantaggi sia dal punto di vista energetico, perché abbiamo una diminuzione di consumi in quanto utilizziamo materiale ormai esausto, sia per quanto riguarda la speditezza, in quanto non si interrompono i lavori e possiamo mettere la strada in funzione in brevissimo tempo.

È una cosa ottima, signor presidente. Gli esperimenti sono stati del tutto favorevoli, tant'è che adesso ci ripromettiamo di operare un'altra applicazione concreta di queste nuove strutture sulla Romea, che è uno dei punti nevralgici del nostro paese ed è una strada che si trova in uno stato di dissesto effettivamente preoccupante.

Ovviamente anche questo nuovo esperimento va guardato *cum grano salis* perché non possiamo dare un colpo definitivo alle operazioni tradizionali che danno lavoro a moltissime persone attraverso attività di carattere ordinario. Spesso noi non facciamo altro che piangere, ma ormai è da parecchio tempo che abbiamo presentato un piano manutentorio di una certa consistenza di circa 950 miliardi; ma questi soldi, che avremmo dovuto avere in un'unica soluzione per programmare interventi di una certa entità, ci giungono poco per volta e nel 1984 abbiamo avuto una disponibilità di 250 miliardi, anche se le esigenze sono di gran lunga maggiori.

Come ho detto prima non appena vi è un'esigenza di carattere straordinario e si intende lanciare un piano di interventi massicci nel settore stradale e autostradale abbiamo bisogno di una legge speciale. Nel 1978 ce ne fu una per il piano di emergenza e i fondi sono già stati utilizzati. Nel 1979, precisamente con il piano

triennale 1979-1981, l'azienda ha avuto assegnati 2.500 miliardi in una prima soluzione, altri 500 con una seconda legge ed altri 500 con una terza legge: il piano è in fase di esaurimento. Abbiamo però un disavanzo di ben 2.000 miliardi; non solo, ma la legge sul piano triennale decade quest'anno. Tant'è che oggi ci troviamo in una situazione davvero drammatica perché dovremo sospendere i lavori in corso. Abbiamo avuto però assicurazione dal Ministero del tesoro che nella legge finanziaria 1985 saranno stanziati 500 miliardi. Pensiamo quindi che non appena il provvedimento finanziario passerà al Consiglio dei ministri ci prenderemo la responsabilità di continuare a mandare avanti i lavori senza interruzioni.

La differenza di 1.500 miliardi - il Ministero del tesoro ci è venuto incontro, almeno in base alle notizie di cui siamo in possesso in questo momento - dovrebbe esserci versata in *tranches* di 500 miliardi cadauna a partire dal 1986 e per i successivi due anni.

Il piano triennale è quindi in fase di esaurimento; vi è stato uno sforzo non indifferente e possiamo dire di essere soddisfatti per la sua attuazione. Nonostante infatti i prezzi siano sensibilmente aumentati (quasi del 20 per cento) e nonostante le difficoltà burocratiche di cui farò poi un accenno in riferimento a ciò che ha detto il presidente circa gli inconvenienti che si hanno riguardo allo snellimento delle procedure, questo piano sta andando avanti molto bene.

Probabilmente voi tutti sapete che l'ANAS ha predisposto in virtù della legge n. 531 del 1982 il cosiddetto « piano decennale della grande viabilità ». La legge prevedeva l'emanazione da parte del Ministero dei lavori pubblici (dopo aver sentito le regioni ed il Parlamento, come è puntualmente avvenuto) di un decreto di classifica della grande viabilità.

Ciò è stato fatto, il piano è stato successivamente elaborato d'intesa con le regioni ed attualmente è in esame presso il CIPE. Nel contesto del piano sono indicate non soltanto le strade di grande via-

bilità previste nel decreto di classifica cui ho fatto cenno, ma anche di altre strade le cui caratteristiche sono indicate per categoria nella legge (per esempio quelle che non hanno percorsi alternativi e quelle dove è necessario il completamento dei lavori già in corso).

Questo piano decennale ha impegnato veramente l'azienda: forse per la prima volta c'è stato un lavoro molto accurato relativo alla ricognizione di tutte le necessità del paese nel settore della viabilità. Sono stati elaborati ben 23 parametri ai fini dell'identificazione delle strade ed è stata eseguita una scala di priorità in sede programmatoria per l'identificazione dei cantieri; verrà migliorata successivamente in sede esecutiva non appena verrà eseguito il progetto, perché l'esperienza ci insegna che spesso, quando si passa dalla fase programmatoria alla effettiva attuazione del progetto si verificano divergenze e difformità, in modo particolare per quanto riguarda l'impatto con l'ambiente, sia dal punto di vista ecologico sia per i rapporti in materia urbanistica che abbiamo con le regioni (come da norma costituzionale).

La somma prevista nel piano è veramente una somma *monstre* in quanto sono ben 33 mila miliardi in dieci anni. Essi son riferiti sia alle strade statali sia alle autostrade, laddove sono stati richiesti dalle società in deroga all'articolo 18-bis della legge n. 531 del 1975 ed in base ad un altro articolo della stessa legge che prevede la possibilità di un intervento misto per quanto riguarda i trafori ed i valichi alpini e le strade a servizio delle grandi aree metropolitane.

La legge prevede un intervento misto con il 35 per cento a carico degli enti locali e la differenza del 65 per cento a carico dello Stato. Attualmente, come ho detto, il piano è all'esame del CIPE; abbiamo avuto contatti con il Ministero del tesoro agli effetti della copertura, presentando proposte che si possono compendiare praticamente in tre punti: o un finanziamento di carattere straordinario, o un aumento dell'aliquota delle entrate del contributo del Ministero del tesoro o

per quanto riguarda quel 2,2 per cento di cui ho detto prima, portandolo al 7-8 per cento (il che equivale a circa 70-75 miliardi) oppure, almeno per consentire l'avvio del piano, l'autorizzazione a contrarre mutui all'estero.

Devo dire che il settore dei mutui all'estero è stato veramente una sorpresa per quanto riguarda l'azienda, perché è soltanto dall'anno scorso che ci siamo presentati sul mercato internazionale in quanto prima i mutui venivano contratti solo tramite la Banca europea degli investimenti. Abbiamo riscosso grandi consensi stipulando mutui per 636 miliardi con moltissime nazioni. Per esempio con la Repubblica federale tedesca (anzi quello con questo paese è stato coperto con il risparmio privato in appena cinque giorni con un supero del 5 per cento) oppure con il Giappone, con gli Stati Uniti, con la Francia, oltre naturalmente a quelli con istituti di credito italiani come il Banco di Napoli; domani ne firmerò un altro con l'ISVEIMER. Esiste dunque la possibilità di accensione di mutui all'estero, tanto che abbiamo coperto i 450 miliardi previsti dalla legge n. 531 per la grande viabilità del Frejus in meno di un anno.

È chiaro che l'azienda non agisce direttamente sul mercato estero, nel senso che prende l'iniziativa, ma poi occorre un coordinamento con il Ministero del tesoro e con la Banca d'Italia agli effetti del contenimento della spesa pubblica ed in relazione alla bilancia dei pagamenti.

Abbiamo indicato queste soluzioni ma non abbiamo ancora ricevuto risposte concrete o affidamenti su questo punto. Possiamo dire in base ai contatti avuti recentemente con il Ministero del tesoro, che per l'avvio del piano di cui sopra la legge finanziaria del 1985 dovrebbe prevedere lo stanziamento di 500 miliardi, che ovviamente potrà essere reso operativo mediante l'approvazione di uno specifico provvedimento legislativo. La stessa legge n. 531 prevedeva un'anticipazione di ben 800 miliardi parte dei quali già finalizzati, e precisamente 110 per l'Aurelia, 100 per la Roma-L'Aquila-Teramo e

altri 100 per l'autostrada A7. Sono indicate poi le altre opere che hanno ricevuto regolarmente l'approvazione del Parlamento; possiamo dire che l'arco della spesa degli 800 miliardi va dal 1982 al 1986. Sono in corso lavori per ben 400 miliardi; per gli altri 400 miliardi i progetti sono già pronti, ma non possiamo darli in appalto per gli impedimenti che ora dirò.

Il presidente chiedeva quali ostacoli impediscano che l'azione della amministrazione pubblica sia più spedita di quella che è attualmente. Per quel che riguarda l'ANAS, in effetti, la situazione è difficile. Faccio un esempio: ai fini della individuazione della zona dove deve essere costruita una certa arteria si dovrebbe – e dico « si dovrebbe » perché spesso noi, per non interrompere il ritmo dei lavori, facciamo le cose in maniera un po' disordinata pagandone poi il « fio » – avere, ai sensi degli articoli 81, 82 e 83 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616, il parere di tutti i comuni interessati che per un'arteria di media lunghezza possono essere anche una ventina. Inoltre, è necessario anche il parere della regione e successivamente il provvedimento del Ministero dei lavori pubblici in conformità allo strumento urbanistico. Il tutto deve essere ripetuto in sede di progetto esecutivo perché, ovviamente, potrebbero esservi delle difformità rispetto alle previsioni iniziali. La trafila non è finita qui perché per le zone sismiche abbiamo bisogno (a differenza di quanto accade per le ferrovie che godono sempre, nonostante siano come noi una azienda autonoma, di una normativa di favore) di depositare il progetto presso gli organi regionali nonché della conseguente autorizzazione della regione.

Dopo aver faticosamente acquisito tutti questi pareri, dobbiamo ottenere anche quello del consiglio di amministrazione: finalmente così si arriva all'appalto. Per questi ultimi, come sapete, dal momento che, dal 1° gennaio 1985, non sarà più in vigore la legge n. 741 – la quale dava all'amministrazione un certo potere discrezionale – dobbiamo rispet-

tare, ai sensi della legge n. 584, il termine di 120 giorni tra la pubblicazione del bando anche sulla *Gazzetta Ufficiale* della CEE e l'espletamento dell'appalto.

Si tratta, dunque, di tempi tecnici lunghissimi per cui spesso ci troviamo davanti alla dura situazione, nel momento in cui stiamo per andare in appalto, di un aumento dei prezzi che oscilla tra il 20 ed il 30 per cento. Nonostante ciò facciamo ugualmente l'appalto e riusciamo ad avere degli aggiudicatari.

Quanto ho detto finora dimostra che la situazione di lavoro nel nostro paese è difficile e dimostra anche che la gente, pur di lavorare, si sottopone a dei rischi.

Per quanto riguarda le imprese posso dire che, attorno all'ANAS ne ruotano circa tremila. Prima di approfondire questo argomento, desidero precisare, in risposta al presidente che ha parlato di trasparenza, che l'ANAS da 4 anni a questa parte, alla fine di ogni anno, manda in Parlamento – alle due Commissioni competenti per materia cioè alle Commissioni lavori pubblici della Camera e del Senato – l'elenco di tutti gli appalti fatti. L'anno scorso l'ANAS, essendo ancora in vigore la legge n. 741, ha fatto ben 1.543 miliardi di affidamenti nonché impegni definitivi per 1.655 miliardi (per impegni definitivi si intendono contratti di lavoro in corso) ed ha pagato agli operatori economici ed alle imprese circa mille miliardi, per l'esattezza 966. Quest'anno esauritasi l'efficacia della legge n. 741, pensiamo di arrivare sì e no a 600 miliardi di appalti.

La partecipazione delle imprese alle gare di appalto è massiccia: in media le domande sono 300 per gara. In genere invitiamo dalle 150 alle 200 persone per volta perché, come tutti sapete, la legge n. 584 non dà nessun potere discrezionale alle pubbliche amministrazioni. Prima, sulla base dell'articolo 68 della legge sulla contabilità generale dello Stato, l'amministrazione era insindacabile nella scelta dell'operatore economico; oggi, invece, la selezione deve essere fatta nel bando di appalto, ai sensi degli articoli 17 e 18 relativi sia alla capacità economi-

ca sia a quella tecnica degli operatori stessi. Una volta che l'amministrazione ha stabilito le condizioni di appalto nel bando, è tenuta – ed in proposito è stato emesso un parere del Consiglio di Stato provocato direttamente dall'azienda – ad invitare tutti quelli che hanno fatto domanda. Per poter vagliare 150 domande per ogni gara si perde almeno una giornata anche perché, a causa della strutturazione dell'ANAS stabilita con legge, noi facciamo al centro gare da 500 milioni in su. Anche questo, dunque, porta ad un rallentamento dei tempi.

Sempre con riferimento agli impedimenti, oltre al problema rappresentato dagli articoli 81, 82 ed 83, altri ve ne sono. Ho dimenticato prima di precisare che nel mio discorso avrei fatto riferimento soltanto agli aspetti urbanistici delle norme contenute in tali articoli. Aggiungo che oltre ai pareri urbanistici abbiamo bisogno di quelli di carattere ecologico, archeologico, monumentale ed artistico che appesantiscono ulteriormente l'iter. Non dimentichiamo, inoltre, che noi prima saltavamo la parte relativa alla scelta del tracciato provocando i pareri soltanto sul progetto esecutivo e non su quello di massima (anzi a volte, fino a qualche tempo fa, portavamo il progetto in consiglio di amministrazione senza i pareri per accorciare i tempi); oggi, invece, dal momento che abbiamo avuto delle dolorose sorprese ed anche delle incriminazioni, portiamo i progetti in consiglio soltanto quando sono regolarmente istruiti.

Come dicevo, sono necessari anche i pareri delle sovrintendenze ai monumenti ed in qualche caso, anzi direi nella maggior parte dei casi perché le sovrintendenze interessano il Ministero dei beni culturali, anche il parere di quest'ultimo. Laddove vi sono dei vincoli idrogeologici, abbiamo bisogno di un ulteriore parere delle regioni. Il tentativo di accorciare i tempi di esecuzione delle opere comporta dunque – come potete ben capire – una vera e propria *probatio diabolica*.

Dal 1° gennaio 1985 – ed a tutt'oggi andiamo avanti attraverso decreti-legge rinnovati ogni anno in quanto non siamo ancora riusciti, a differenza delle ferrovie, ad ottenere una norma di carattere generale – tutti i progetti che superano il miliardo di lire (e nel nostro settore possiamo dire che sono il 99,99 per cento) necessiteranno di un parere del Consiglio di Stato.

Penso che, al di là delle considerazioni che possono essere fatte all'esterno sulla funzionalità della pubblica amministrazione, il semplice fatto che lo scorso anno abbiamo fatto 1.453 miliardi di affidamenti dovrebbe portare – e non dovrei essere io a dirlo – ad una manifestazione d'orgoglio da parte dell'azienda.

Relativamente a quest'ultima devo dire che ha dei grandi problemi di struttura. Non abbiamo, infatti, nessun geologo: facciamo le strade avvalendoci dell'opera preziosa di un collaboratore posto a nostra disposizione dal Ministero dell'industria presso il quale, come tutti sapete, il ruolo dei geologi è ancora quello di esperto di miniere, cave e torbiere. I geologi sono, per altro, soltanto sei; sei « poveri disgraziati » – lo dico affettuosamente – che corrono per tutta l'Italia per fare degli accertamenti. Come dicevo, noi ci avvaliamo dell'opera di uno di questi che è costretto a stare sempre in giro per cercare di agevolare il nostro lavoro.

L'azienda è composta da 12 mila dipendenti di cui 9 mila cantonieri; abbiamo appena 213 ingegneri a fronte di una mole di lavoro enorme, dal momento che attualmente l'ANAS ha in corso lavori per 5 mila miliardi. I funzionari dirigenti amministrativi sono appena 125; gli altri sono tutti segretari, geometri, eccetera.

Per la domanda più specifica rivolta dal presidente per quanto riguarda le forme tecnologiche possiamo dire – questo credo vada a merito del nostro paese – che nel settore delle strade noi siamo all'avanguardia; abbiamo continuamente delegazioni straniere che giungono in Italia, anzi l'ANAS è stata autorizzata con una legge recente ad operare anche all'estero. Fra giorni ci sarà la visita del

primo ministro malese e in questo momento l'azienda ha ben sette funzionari in Malesia, in quanto ci è stata affidata la supervisione dei lavori relativi alla costruzione dell'autostrada che parte dai confini della Thailandia per arrivare a Singapore. Si tratta di imprese straniere che si sottopongono alla supervisione dei funzionari dell'azienda; la richiesta è avvenuta tramite il Ministero degli esteri, con il quale operiamo per questi interventi richiesti proprio perché la tecnologia italiana, sperimentata nel nostro paese già per quanto riguarda le strade e le autostrade, è molto apprezzata.

Attraverso i confronti che abbiamo avuto con i paesi esteri – io stesso con la Malesia – abbiamo avuto occasione di constatare come nulla abbiamo da apprendere, sia per quanto riguarda la tecnologia sia per quanto riguarda la qualificazione e la specializzazione, dalle imprese straniere. Questa manifestazione di fiducia data dalle autorità malesi nell'affidare ai nostri tecnici il controllo di grosse imprese coreane, giapponesi e americane riveste una grande importanza perché nel sud-est asiatico l'Italia non è presente con propri operatori economici. Solo recentemente la COGEFAR ha vinto la gara di appalto internazionale per la metropolitana di Singapore: è la prima impresa italiana che opera nel sud-est asiatico. Le imprese italiane nel settore stradale operano in tutto il mondo ed è stata una sorpresa per me sapere della COGEFAR, che è una delle migliori imprese del nostro paese avendo proceduto alla costruzione del Frejus, di importanti opere nel Gran Sasso e financo nelle isole Fiji.

Per quanto riguarda le tecniche da noi seguite – successivamente sia il direttore Mancini sia il direttore Marcori potranno dare qualche indicazione più specifica e pertinente al settore tecnico – dobbiamo dire che le strutture e le specializzazioni presenti nel nostro paese sono all'avanguardia rispetto a quelle degli altri paesi.

Inoltre, abbiamo avuto recentemente come azienda una offerta dalla ECAO – l'ONU africano – relativa alla progettazione di tutte le autostrade africane, ossia

del continente nero; in questi giorni dovrebbe esserci la sua definizione al Ministero degli esteri. È veramente una iattura non poter potenziare questo settore estero solo perché non siamo in condizione di distogliere dei funzionari. Benché la legge preveda delle conduzioni dirette, finora abbiamo dovuto rifiutare delle offerte perché nelle circostanze presenti non possiamo mandare funzionari all'estero; attraverso una forma di partecipazione in misura esigua, appena il 10 per cento, l'ANAS costituirebbe solo l'effigie, l'« usbergo » a difesa degli operatori economici. Con una società o con l'intervento di altre società intendiamo avvalerci di questa opportunità con un *master plan*; sarebbe infatti un'opera di grande prestigio per il paese, una finestra aperta sull'Africa, un punto da cui partire per ulteriori investimenti che potrebbero essere operati in quel continente. Ripeto: per quanto riguarda l'estero, le sette persone inviate in Malesia non sono state sottratte alle scarse disponibilità umane dell'azienda in quanto abbiamo avuto con legge, dietro autorizzazione della Presidenza del Consiglio, la possibilità di stipulare dei contratti; abbiamo dunque sette giovani funzionari – elementi di prim'ordine, in grado di parlare lingue, specializzati, che stanno dando buona prova pur essendo utilizzati per la prima volta dall'azienda – assunti con contratto annuale da prorogare di anno in anno. Questo è il primo anno. La Malesia ha già fatto richiesta di portare queste sette persone a dieci, ma ci stiamo pensando perché non possiamo distogliere personale; dico questo per rispondere alla domanda del presidente, in quanto queste richieste nascono dal buon nome di cui il nostro paese gode all'estero grazie al lavoro dei nostri operatori economici negli altri paesi. Abbiamo mandato funzionari in Mozambico, in Columbia, in Australia, domani giungerà dalla Tunisia una delegazione mandata dalla Presidenza del Consiglio; quasi settimanalmente riceviamo delegazioni straniere cui illustriamo le opere del nostro paese.



Credo di non dover dire altro; per la parte più pertinente tecnica possono intervenire i miei colleghi, non essendo io un ingegnere; infatti sono laureato in legge.

**PRESIDENTE.** Mi pare che il direttore Soreca sia stato enciclopedico e ricordando tutti i dati non ha bisogno di consultare alcun appunto. Se sono d'accordo l'ingegner Marcori e l'ingegner Mancini potrebbero rispondere ad eventuali domande o forse intendono integrare prima la relazione?

**ANTONIO SORECA, Direttore generale dell'ANAS.** I miei colleghi potrebbero fornire qualche elemento sulla parte tecnica.

**MEDARDO MARCORI, Direttore centrale tecnico dell'ANAS.** Per l'esperienza che io e il collega Mancini ci siamo formati in 30 anni di anzianità aziendale posso dire questo: l'evoluzione tecnica verificatasi in questo trentennio in Italia ha comportato naturalmente anche mutamenti delle tecniche utilizzate dalle imprese. Quando siamo entrati nell'azienda venivano ancora applicati metodi di costruzione stradale e manutenzione che definirei abbastanza antichi; in questi anni si è verificato un grossissimo sviluppo collegato anche alla nascita delle autostrade in Italia, fenomeno questo che ha portato una massa di lavoro notevole. Come sempre succede, ciò ha indotto a ricercare negli stati esteri più avanzati nella ricerca stradale quelle tecnologie che consentono di costruire meglio e anche in maniera più economica. Quindi, abbiamo assistito ad una evoluzione che definirei colossale in questo trentennio. Basti pensare al metodo rudimentale con cui si procedeva alla pavimentazione stradale: si polverizzava appena il manto stradale fatto di pietrisco. Oggi si adoperano macchine che non sono certo un'invenzione italiana essendo nate in America, ma che sono state poi costruite nel nostro paese da ditte divenute specializzate, sicché sono ormai di corrente impiego presso le nostre

imprese. Un altro esempio: 30 anni fa non c'era il cemento armato precompresso; oggi tale materiale è alla portata di qualunque impresa italiana.

Grande ed importantissima è stata l'evoluzione, che comunque ha risentito anche di altri fattori; ad esempio ci si è dovuti adattare a necessità locali o a necessità che sono intervenute in questo frattempo. Tutti sappiamo che l'ecologia è il frutto, in Italia, di questi ultimi 30 anni, un tempo i problemi ad essa relativi non venivano percepiti come tali; l'ecologia ha portato anche essa un mutamento nella tecnica stradale, una volta nel costruire le strade non si considerava il danno che queste avrebbero potuto arrecare al patrimonio paesaggistico. Oggi questo non accade più perché evidentemente si è formata una coscienza e con essa una diversa tecnologia che viene applicata correntemente.

**MARALDO MANCINI, Direttore centrale tecnico dell'ANAS.** Vorrei citare due campi nei quali la tecnologia italiana all'estero ha introdotto qualche novità. Per quanto riguarda la prefabbricazione, ad esempio, dobbiamo tenere presente come i nostri operatori che lavorano in paesi a inferiore sviluppo tecnologico devono risolvere il problema di utilizzare materiali presenti sul posto; quindi le attrezzature, magari fornite da ditte americane a tecnologia più avanzata, vengono adattate dai nostri operatori alle circostanze ed alle esigenze locali. Avviene così che in paesi del Medio oriente, dove c'è abbondanza di sabbia, tale materiale è utilizzato per costruire strade; miscelatori e macchine particolari vengono studiate dai nostri operatori per sfruttare i materiali in sito.

Un altro problema è quello di spingere al massimo la prefabbricazione perché per le stesse ragioni in alcuni paesi non vi sono stabilimenti tali da poter produrre i necessari elementi strutturali; per tale motivo spesso vale la pena portare dall'Italia elementi strutturali già confezionati. Oggi il cemento armato prefabbricato è molto esteso e sempre più va estenden-

dosi; esportare queste tecniche in altri paesi a scarsa tecnologia è per noi motivo di soddisfazione. Al momento non credo che ci siano altre particolari tecniche da noi esportate se non di limitato impiego.

Comunque se qualcuno vuole fare delle domande sono a disposizione.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'ingegner Mancini. Possiamo ora vedere se ci sono domande da rivolgere.

**GIAN LUCA CERRINA FERONI.** Ringrazio il dottor Soreca, l'ingegner Marcori e l'ingegner Mancini per la panoramica che ci hanno offerto e che ci consente di avere un quadro dell'azienda e dei suoi problemi. Le domande che porrò servono per approfondire alcuni aspetti particolari.

Nel corso di una recente audizione, i rappresentanti della Confindustria hanno lamentato, rispetto alla pubblica amministrazione, la discontinuità e l'incertezza dei pagamenti. Come giudicate i vostri pagamenti? Sono sufficientemente adeguati? C'è una differenza tra voi e la pubblica amministrazione ordinaria?

Poc'anzi avete citato le nuove tecnologie di manutenzione - ad esempio per il raccordo anulare - attuate con l'obiettivo di mantenere un equilibrio tra tecnologia trazionale e nuove tecnologia. La macchina di cui avete parlato è di produzione nazionale?

**ANTONIO SORECA, Direttore generale dell'ANAS.** È della Marini di Ravenna.

**GIAN LUCA CERRINA FERONI.** Nella vostra committenza si cerca di privilegiare la produzione nazionale? Ritenete la nostra tecnologia in questo campo adeguata a quella di altri paesi?

Per quanto riguarda le procedure, il dottor Soreca ha citato le difficoltà esistenti nella fase di progettazione esecutiva, affermando che il regime adottato dalle Ferrovie dello Stato è più agevole. Ritenete che si possa provvedere in via legislativa? Qual è la vostra opinione

circa i tempi fissati per i pareri? Cosa ne pensate del « silenzio-assenso »?

In qualità di grandi committenti, quale possibilità avete per favorire la qualificazione? Siete in grado di porre degli *standards* tecnici elevati per le forniture? Siete in grado di garantire una validazione della capacità tecnica delle imprese? Favorite fenomeni di consorziamento e di accorpamento delle imprese?

Il vostro statuto vi consente di formare società con altri soggetti nazionali o esteri per l'esecuzione delle opere? C'è un campo normativo che va corretto, a vostro avviso, per favorire questi processi?

**EMANUELE CARDINALE.** Vorrei sapere se l'ANAS dispone di un centro ricerche per nuove tecnologie e per nuovi materiali.

Da alcuni anni a questa parte vengono utilizzati prodotti sintetici, tipo tessuti non tessuti, per uso idrogeologico e, se impregnati con bitume, per il fondo stradale. L'ANAS ne fa uso?

Mi risulta che i capitolati fatti da aziende stradali estere, in particolari francesi, specificano le caratteristiche di certi prodotti, al fine di poter individuare il prodotto nazionale. Qual è il comportamento dell'ANAS al riguardo?

**SALVATORE CHERCHI.** Ringrazio gli intervenuti per l'esauriente esposizione. Vorrei ora fare alcune domande.

Qual è la ripartizione del personale nell'ANAS e quale il peso della componente tecnica qualificata?

Qual è la ripartizione tra progettazione eseguita in proprio e progettazione affidata all'esterno, con riferimento all'esperienza degli ultimi anni?

I dirigenti dell'ANAS ritengono che la capacità dell'azienda di essere tecnostuttura, oltre che organizzazione burocratica con capacità amministrativa, sia in progressione o in regresso?

**PRESIDENTE.** Prima di dare la parola ai dirigenti dell'ANAS, vorrei fare anche io qualche domanda.

Parlando dei nuovi materiali usati sulla strada di Fiumicino, il dottor Soreca ha evidenziato l'opportunità di procedere con prudenza. Mi domando se ciò è dovuto a ragioni di carattere tecnico, per verificare la validità delle nuove procedure, ovvero a ragioni di carattere occupazionale.

Se fosse vera la seconda motivazione, non vi sembra in contrasto con le regole di una sana gestione economica?

L'innovazione tecnologica che si verifica nelle imprese che concorrono all'appalto ha portato ad una diminuzione della occupazione nel settore edilizio ovvero tale diminuzione è dovuta ad un calo quantitativo delle opere appaltate?

Terza domanda: qual è il grado di qualificazione professionale degli addetti al settore edilizio che lavorano nello specifico comparto dell'edilizia stradale che avete riscontrato, riferito non solo ai livelli dirigenziali, ma anche a quello esecutivo?

Altra domanda: generalmente quanto tempo passa dal momento in cui viene presa in considerazione la possibilità di eseguire un'opera al momento dell'inizio dei lavori? Se ci sono ritardi, generalmente quali oneri finanziari comportano?

SILVESTRO FERRARI. Signor presidente, siccome nella mia zona ci sono solo lavori di circonvallazione eseguiti dall'ANAS chiedo con quali criteri l'azienda sceglie i progetti, sia quelli eseguiti in proprio sia quelli commessi agli enti locali, e in quale considerazione essa tiene i pareri di necessità e di urgenza dei lavori che vengono inoltrati dagli enti locali stessi.

ANTONIO SORECA, *Direttore generale dell'ANAS*. Rispondo prima all'onorevole Cerrina Feroni. Per quanto riguarda la puntualità dei pagamenti ho citato prima alcune cifre, ho detto che l'anno scorso abbiamo pagato alle imprese 966 miliardi. Abbiamo una serie di contestazioni per quanto riguarda l'esecuzione dei lavori (questo da parte dell'apparato fisiologico della gestione dei lavori stessi) ma

non abbiamo mai avuto alcuna contestazione sul ritardo dei pagamenti o pagamenti di interessi di mora. Ciò costituisce dunque un elemento positivo; anche se qualche volta vi è qualche ritardo esso viene considerato accettabile. Inoltre, è lo stesso sistema normativo che favorisce – mi permetto di far rilevare – le imprese in quanto non appena esse stipulano il contratto noi eseguiamo la consegna dei lavori, specialmente dopo le ultime disposizioni in materia antimafia. Dopo l'assegnazione dell'appalto il ministro firma il verbale di aggiudicazione dello stesso e l'impresa inizia l'allestimento del cantiere: tra la consegna dei lavori e l'aggiudicazione del contratto intercorrono un paio di mesi, anche perché è la stessa impresa che si rende diligente per accelerare la stipula del contratto. Non appena esso viene firmato all'impresa è dato un acconto del 20 per cento; con esso l'impresa ha la disponibilità del danaro liquido per poter imprimere al lavoro un certo ritmo, vi è poi tutto il tempo per eseguire gli stati di avanzamento, anche con qualche ritardo di poco conto. Sono ormai quattro anni che sono all'ANAS e oggi come oggi non vi sono mai stati pagamenti con interessi di mora; anzi, anche a detta degli operatori, ci comportiamo positivamente riguardo alla puntualità dei pagamenti stessi.

Si è parlato da parte di tutti delle pavimentazioni; effettivamente il criterio che abbiamo sperimentato in questo settore è nuovo. Come ho detto precedentemente usiamo una macchina costruita inizialmente solo in America. Successivamente è stata fabbricata in Italia dalla ditta Marini di Ravenna, la più grossa impresa di costruzione di macchine nel settore stradale e autostradale: più che una macchina è un vero e proprio treno, tanto che abbiamo girato un film su questo esperimento che proietteremo anche all'estero.

In America la macchina viene utilizzata su larghissima scala, in Europa essa è usata solo in Francia, mentre – come ho detto – in Italia stiamo muovendo i primi passi. Ho parlato dell'esperimento relati-

vo alla strada per l'aeroporto di Fiumicino: questa macchina provvede alla asportazione del materiale, lo immette in un forno rotante dove si aggiunge materiale nuovo che miscelato a quello esausto lo rigenera. Successivamente la parte finale del treno lo stende abbreviando di molto i tempi tecnici, con grandi vantaggi.

Ci troviamo di fronte ad una duplice esigenza; da una parte l'avanzata tecnologica, dall'altra la preoccupazione di non applicare questo sistema su larga scala. I motivi sono molteplici e non soltanto occupazionali (ci sono infatti i soliti impianti tradizionali di lavoro del calcestruzzo, eccetera), ma anche perché, esistendo attualmente nel nostro paese una sola macchina di questo tipo, non vorremmo creare una condizione di monopolio. Cerchiamo di contemperare le varie esigenze e abbiamo usato questo nuovo sistema solo nelle zone che ho citato proprio perché esse sono vicine a noi e i nostri dirigenti tecnici hanno potuto seguire i lavori. Per ragioni di urgenza, comunque, stiamo svolgendo lo stesso esperimento anche a Ravenna. Mi risulta inoltre che anche la società Autostrade stia eseguendo lo stesso tipo di lavoro in alcune zone per la rigenerazione del manto stradale.

Essendo però una macchina molto costosa non è di agevole accesso ad altri operatori economici. Queste zone d'ombra fanno sì che non ci spingiamo molto in là con l'esperimento e, come ripeto, in un anno abbiamo eseguito solo due operazioni di questo tipo.

Per quanto riguarda la domanda rivolta relativa alle condizioni di concorrenzialità rispetto alle imprese straniere, posso dire che stiamo migliorando la tecnologia delle nostre imprese. Anche se tra mille difficoltà dovute soprattutto alla provvista dei capitali (in quanto a differenza delle altre nazioni in cui lo Stato interviene direttamente negli appalti stipulati all'estero, nel nostro paese le imprese sono abbastanza abbandonate nel senso che devono battere la concorrenza esclusivamente attraverso i mezzi propri) si sta tentando di fare qualcosa

attraverso il Ministero degli esteri ed il Ministero del commercio con l'estero. Occorre però rilevare che l'orientamento governativo nel settore delle aperture al credito ai paesi in via di sviluppo favorisce più l'agricoltura che non le opere civili, anche se pare che siamo in presenza di un'inversione di tendenza.

Il motivo che ha spinto l'ANAS a chiedere una legge che gli consenta di operare all'estero è proprio il tentativo di intervenire nel settore stradale. Ripeto che se l'ANAS viene chiamata direttamente, direttamente opera, ma finora ciò non è stato possibile (con l'eccezione delle sette unità mandate in Malesia) per il semplice motivo che non abbiamo le strutture idonee, né possiamo distogliere i nostri tecnici, né fare concorsi per assumerne di nuovi in quanto sono bloccati. In realtà dunque questi 213 « cirenei » servono solo ed esclusivamente per i problemi del nostro paese; spesso siamo costretti a rinunciare a commesse provenienti dall'estero. Perciò pensiamo che nella forma della società prevista dalla legge, l'ANAS ha solo ed esclusivamente un'azione di coordinamento, di propulsione e direi quasi di rappresentanza del Governo e del paese all'estero.

La nostra proposta è dovuta soprattutto al fatto che i paesi a struttura socialista intendono trattare con lo Stato. Il Mozambico, per esempio, recentemente ha chiesto che i lavori che sono eseguiti nel suo territorio siano controllati dalle aziende di Stato italiane. Anche altri paesi a struttura socialista chiedono l'intervento delle aziende di Stato. È questo il motivo della nostra richiesta per un provvedimento legislativo apposito. Posso dire soltanto che le Ferrovie dello Stato operano in base ad una legge leggermente diversa dalla nostra, una legge meno estensiva. Porto l'esempio del contratto con il Venezuela per la costruzione di una ferrovia a Caracas, poi comunque non portata a compimento. In questo settore ci stiamo muovendo con moltissima attenzione e praticamente, tolto l'episodio della Malesia e quello del *master plan* in Africa, non abbiamo ancora niente di

concreto perché siamo mentalmente predisposti per il no a causa delle difficoltà operative esistenti nel paese. Non è facile, infatti, mandare un ingegnere all'estero con i pagamenti che oggi vengono fatti. Abbiamo dovuto fare una vera e propria battaglia con il Ministero del tesoro perché intendeva pagare i nostri tecnici con la missione; cosa, questa, che è – permettetemi di dirlo – semplicemente ridicola. Abbiamo, quindi, dovuto fare un contratto a termine con disposizioni particolari proprio in relazione alla temporaneità del rapporto: speriamo ardentemente di non perdere queste energie preziose che si sono perfezionate attraverso l'esperienza tormentata dei cantieri all'estero e di poter trasferire queste persone nei ruoli dell'ANAS. Mi preme dire – proprio perché si parla tanto dei giovani di oggi – che abbiamo fatto un concorso che ha visto una grandissima affluenza di gente, che sapeva di dover andare all'estero, in un paese equatoriale come la Malesia, e che siamo riusciti a selezionare un certo numero di persone con una notevole esperienza, nonostante fossero giovanissime, maturata lavorando presso imprese italiane all'estero. Questi giovani hanno accettato sperando, come spesso è successo nel nostro paese, di essere inseriti nei ruoli dell'ANAS attraverso una leggina.

GIAN LUCA CERRINA FERONI. Avete chiesto una deroga alla legge finanziaria ?

ANTONIO SORECA, *Direttore generale dell'ANAS*. Esatto. Per la precisione, le cose si sono svolte così: la Malesia aveva fatto una richiesta pressante tanto che il Ministro dei lavori pubblici era venuto personalmente a parlare con il Presidente Iotti per sollecitare la sede legislativa del provvedimento; nel frattempo è intervenuta la legge finanziaria con il blocco delle assunzioni per cui ci siamo venuti a trovare nella difficile situazione di non poter onorare l'impegno assunto. Abbiamo, pertanto, rappresentato la questione alla Presidenza del Consiglio che ha fatto una deroga *ad hoc* per 10 persone – 5

ingegneri e 5 geometri – che stiamo inviando gradualmente in Malesia. Finora ne sono partiti 7 e gli altri 3 partiranno a richiesta del governo malese, sulla base delle necessità locali.

Contemporaneamente, sempre da parte malese, è stata fatta all'ANAS un'offerta per costruire un'autostrada al centro di Kuala Lumpur, precisamente nel punto più nevralgico della città per collegare il porto all'aeroporto. Sarebbe un incarico di grande prestigio che, però, andrebbe inserito nel pacchetto finanziario con un'apertura di credito che forse il primo ministro malese – che lunedì sarà in Italia – caldeggerà presso il nostro Presidente del Consiglio.

Noi non operiamo mai direttamente ma sempre, così come stabilisce la legge, nell'ambito delle intese tra Governi. Quindi è il Ministero degli esteri l'organo che valuta l'opportunità politica ed economica dell'impiego di un'azienda italiana in un certo paese. In parole povere, noi siamo i muratori: se ci chiamano, andiamo.

Relativamente alle procedure, sia l'onorevole Cerrina Feroni sia il presidente hanno chiesto se si sta facendo qualcosa per risolvere la divaricazione esistente con il Ministero dei trasporti. Devo dire che, in questo rapporto, le ferrovie sono più fortunate di noi: abbiamo più volte fatto dei tentativi ma non siamo mai riusciti a fare inserire in un disegno di legge le nostre proposte per lo snellimento delle procedure. La legge cosiddetta « sismica » prevede il deposito del progetto presso l'ufficio regionale del Genio civile: questo è niente perché si tratta di un atto meramente materiale di deposito che serve soltanto agli effetti del calcolatore; il punto delicato è costituito, invece, dall'autorizzazione. Dopo che noi abbiamo adempiuto a tutti gli obblighi procedurali non possiamo iniziare i lavori se non c'è l'autorizzazione specifica della regione. È stabilito, invece, che queste norme non si applicano per le ferrovie. Noi abbiamo chiesto, per motivi di analogia, l'estensione delle disposizioni vigenti per l'azienda autonoma delle ferrovie: è in corso di

discussione un provvedimento per la cosiddetta miniristrutturazione dell'ANAS e speriamo che tale estensione venga deliberata.

Lo stesso discorso vale per il parere del Consiglio di Stato che è una vera e propria iattura. Finora siamo sempre riusciti ad evitarlo all'ultimo momento con un decreto-legge; però tutte le volte che abbiamo inserito in un disegno di legge più ampio una norma a carattere permanente, non siamo stati fortunati perché non è stata approvata. È probabile che la norma alla quale mi riferisco possa aver avuto un suo valore in tempi antichi quando si facevano poche opere pubbliche: oggi francamente non ne vedo l'utilità pratica anche perché il Consiglio di Stato è formato da insigni giuriconsulti che non vedo quale parere possono dare su un progetto di carattere tecnico. Si tratta, dunque, di una inutile fatica, di una ulteriore tortuosità che ci farebbe perdere altro tempo prezioso.

Il discorso relativo alle competenze regionali è un po' più delicato perché ha implicazioni di carattere costituzionale, dal momento che è stabilito che il governo del territorio è di pertinenza delle regioni. A prescindere da questo dato, devo sottolineare che c'è una notevole difformità di comportamento tra le regioni del nord e quelle del sud. Mentre le prime - dal momento che la legge dà questa possibilità - si sostituiscono ai comuni inadempienti e spesso agiscono anche in contrasto con la volontà di questi ultimi nel superiore interesse della collettività, le seconde pretendono la conformità dei pareri dei comuni. Con tutte le beghe spesso esistenti a livello locale - con un comune che vuole lo svincolo a nord, con un altro che lo vuole a sud - è evidente che difficilmente si riesce ad avere il parere per cui noi restiamo fermi! Abbiamo quindi proposto - proprio per non intaccare il principio costituzionale - l'inserimento della previsione del silenzio-assenso. Si tratta di un istituto certamente non nuovo per il nostro ordinamento positivo per cui nel disegno di legge sulla già citata miniristrutturazio-

ne è stata inserita la previsione secondo cui, se dopo 90 giorni non c'è stata risposta, si deve considerare il parere come espresso.

Relativamente alla qualificazione, innanzi tutto devo dire che di imprese straniere (nonostante che la legge n. 584 ne preveda la partecipazione così come avviene in tutti i paesi della Comunità e nonostante che noi pubblichiamo i nostri bandi all'estero) non se ne sono mai viste, tant'è che abbiamo mantenuto per lungo tempo un « braccio di ferro » con la Banca europea degli investimenti in ordine ai finanziamenti che sono stati bloccati. Ho già avuto modo di ricordare che la legge n. 741, cioè quella in vigore prima della emanazione della legge n. 584, dava una maggiore discrezionalità all'amministrazione e non prevedeva la pubblicazione dei bandi sulla *Gazzetta Ufficiale* della CEE, ma solo sui giornali nazionali: ciò è stata la causa del blocco dei finanziamenti da parte della Banca europea degli investimenti che ha considerato questa legge anticomunitaria. In ogni caso, neanche adesso che è in vigore la legge n. 584 abbiamo mai avuto il piacere di ricevere anche una sola domanda da parte di ditte straniere.

Sempre con riferimento alla qualificazione non dico che i nostri capitolati siano all'avanguardia, ma posso affermare che in ogni caso tengono conto di tutte le innovazioni. Pur sapendo che non dobbiamo lavorare in condizioni di monopolio per non creare dei privilegi per determinati settori, applichiamo tutte le innovazioni e chiediamo la strumentazione più sofisticata e maggiormente aderente ai nostri bisogni.

L'onorevole Cardinale ha chiesto se noi abbiamo un centro di ricerche. La verità è che purtroppo la struttura della pubblica amministrazione del nostro paese è ancora quella umbertina, non c'è stato nessun salto di qualità. Laddove abbiamo fatto innovazioni, ciò è avvenuto per iniziativa dell'amministrazione senza il conforto di una legge. In ogni caso, noi disponiamo di un centro sperimentale a Cesano: abbiamo più volte ten-

tato di regolarizzarne la posizione tramite una legge, ma non ci siamo riusciti ed abbiamo molti guai con la magistratura. Non avendo una legge di copertura che ci permetta di avvalerci di elementi qualificati, il lavoro in questo centro di ricerca viene portato avanti utilizzando magari un certo cantoniere che ha la predisposizione a fare determinate cose di carattere tecnico oppure un disegnatore o un certo geometra che ha imparato un mestiere che non era il suo. È chiaro che tutto ciò comporta una serie di responsabilità e di preoccupazioni soprattutto per la prevenzione degli incidenti. È un centro nel senso che, per cercare di mantenerci al passo per quello che è possibile, e per cercare di evitare di rivolgerci ad altri quando facciamo i saggi sui manti stradali con le conseguenti spese, mandiamo tali saggi a Cesano, dove il nostro laboratorio fa quello che può. Certo, dovremmo essere in condizione di avere un centro attrezzato e soprattutto dovremmo risolvere la tragedia che riguarda nel nostro paese le amministrazioni dello Stato e cioè il problema del ruolo. Tutte le amministrazioni dello Stato, infatti, sono vincolate in maniera rigida attraverso un ruolo di personale e con ciò si dimentica che siamo oggi in una fase dinamica in cui ovviamente le nuove ricerche, le nuove tecnologie richiedono un adeguamento immediato della pubblica amministrazione.

Abbiamo un centro meccanografico che oggi sta cominciando a funzionare, ma non abbiamo i ricercatori, non abbiamo gli operatori, abbiamo del personale che si presta a fare questo servizio. Il problema della modernizzazione della pubblica amministrazione ovviamente va affrontato *in toto* ma con maggiore sollecitudine e urgenza nei confronti delle aziende. Noi operiamo sui mercati, creiamo lavoro, creiamo posti di lavoro, facciamo degli investimenti ed è chiaro che dovremmo avere una attrezzatura più snella, dovremmo avere la possibilità di avvalerci di tecnologie non solamente come strumentazione ma anche come qualità di uomini e di settori. Ci vorreb-

bero dirigenti d'azienda, persone in grado di fare delle statistiche, per le quali al momento utilizziamo dei ragionieri. Se ci si mettesse su un piano di modernità, non potremmo che esserne soddisfatti.

Ho citato l'episodio dei geologi; è veramente inconcepibile una simile carenza per un'azienda che costruisce strade, in quanto il *prius* in questa attività è costituito dall'accertamento geologico della conformazione del terreno in funzione della scelta che si deve operare. Non siamo in grado di avere un geologo, solo ora abbiamo previsto l'assunzione - date le resistenze del Tesoro - di un geologo per ogni compartimento (sono 20 e su base regionale) e di alcuni destinati alla direzione generale per assicurare il controllo di questi progetti.

Tutto questo è contenuto nel disegno di miniristrutturazione che pende alla Camera da 4 anni; è stato presentato per la seconda volta con qualche aggiunta in considerazione delle nuove esigenze emerse. Ci accontentiamo di poco, quanto basta per un minimo potenziamento: abbiamo chiesto 30 ingegneri e 18 geologi. Fatalmente da tale richiesta nasce il discorso delle progettazioni che è stato da voi sollevato. Possiamo dire che dopo l'increscioso episodio che ha travagliato l'ANAS per un certo tempo le progettazioni vengono fatte dall'azienda compatibilmente con i suoi mezzi e non vengono affidate all'esterno. I 213 ingegneri ripartiti tra la direzione dei lavori, la progettazione e la manutenzione non costituiscono un numero eccessivo se consideriamo l'ampiezza dell'area di intervento: 46 mila chilometri di strade statali, mille di autostrade, per non parlare del controllo sulle reti in concessione. Data la carenza di personale qualificato per i progetti che non richiedono un grosso impegno tecnico per importi più o meno possibili ci avvaliamo dell'opera delle regioni, soprattutto quelle del nord, che voglio ringraziare. Questa collaborazione è meno facile con quelle del sud, ma le altre ci danno una mano e non solo loro. Domani, per esempio, mi incontrerò con un presidente di banca, di cui ovviamente non

faccio il nome; spesso anche le banche che hanno delle riserve accantonate attraverso le norme statutarie ci fanno dei progetti, che ovviamente vengono visti da noi, per cui la responsabilità è dell'azienda.

Abbiamo oggi una sede valida e funzionale al compartimento di Roma; avevo fatto destinare un piano intero per le progettazioni, ma senza l'elemento uomo non siamo in condizioni di poter organizzare un ufficio speciale destinato a questo compito. Ho già detto chiaramente nelle audizioni alla Commissione lavori pubblici della Camera - ho parlato *apertis verbis* con estrema lealtà perché è dovere di un funzionario dire la verità - che è inutile caricare l'ANAS di nuovi e massicci finanziamenti. Se il Governo ci dovesse dare 32 mila miliardi da spendere in 10 anni dovrebbe contestualmente garantire il potenziamento dell'azienda perché è inutile illudersi che si possano fare dei miracoli. Abbiamo in questo momento 5 mila miliardi di lavoro in corso, la cui esecuzione comporta preoccupazioni e responsabilità; se malauguratamente l'azienda dovesse avere un finanziamento di 32 mila miliardi non sarebbe in condizione di spenderli e noi non potremmo fare il nostro dovere.

Per quanto riguarda la qualità delle strutture interne non posso fare altro che ringraziare i tecnici dell'azienda per l'impegno con cui lavorano all'interno della stessa. Vi dirò che in occasione delle decisioni relative alle note di qualifica - si stabilisce un punteggio progressivo di 90, 100, 102, 103, 105 - ho condotto una battaglia in pieno consiglio di amministrazione per il conferimento a tutti del massimo punteggio; i nostri 213 ingegneri, infatti, sono così pochi che ovviamente anche i meno brillanti fanno il proprio dovere garantendo il massimo impegno. Non ho ritenuto di mortificarli, siano stati attaccati dai sindacati su questo punto, ma abbiamo insistito su questa linea ritenendo che rispetto all'attuale situazione strutturale e umana dell'azienda ognuno fa quello che può.

SALVATORE CHERCHI. Su questo punto vorrei chiedere se vi è stato rispetto al passato un aumento o una riduzione della capacità tecnica.

ANTONIO SORECA, *Direttore generale dell'ANAS*. Possiamo dire che è aumentata; sarebbe nostro interesse fare dei concorsi perché abbiamo avuto occasione di vedere che se la selezione viene fatta con grande serietà vengono assorbiti nella azienda gli elementi migliori. Ripeto l'episodio della Malesia: abbiamo ricevuto fra le 300 e le 400 domande per coprire 10 posti, chiedevamo almeno due lingue parlate e abbiamo trovato dei giovani veramente all'altezza della situazione. Quelli che abbiamo mandato in quel paese sono veramente migliori.

Dirò di più: organizziamo all'interno dell'azienda per quanto è possibile dei corsi. Abbiamo, per esempio, girato un film sul funzionamento di questa nuova macchina della Pavimental per proiettarlo presso i diversi compartimenti offrendo in tal modo la opportunità di conoscere il funzionamento agli ingegneri qualificati della periferia.

In definitiva, con i pochi mezzi a disposizione cerchiamo di tenere elevato il livello e dobbiamo dire che le nuove leve - tranne casi isolati - rispondono positivamente portando sempre una parola nuova.

Un grande vantaggio è costituito dai rapporti di grande cordialità che intratteniamo con le università del cui aiuto spesso ci avvaliamo. L'università è sempre una fucina di studi ed è sempre più avanti di noi; spesso preghiamo professori universitari di venire a fare dei seminari che, debbo dire, sono sempre affollatissimi di tecnici e di dipendenti.

Per quanto riguarda la qualificazione professionale del personale delle imprese debbo dire che c'è una netta separazione. Abbiamo imprese di altissimo livello tecnologico che operano all'estero, dalle quali c'è molto da apprendere. Del resto, non è la prima volta che un nostro progetto, dopo l'aggiudicazione e nei limiti



della spesa programmata, viene da noi modificato.

Se questo vale per le grandi imprese, devo però dire che c'è stato un eccessivo proliferare di iscrizioni all'albo degli appaltatori: se da una certa fascia in su abbiamo a che fare con gente competente, fino a lavori per una decina di miliardi non c'è grande qualificazione.

Per quanto riguarda gli accorpamenti, siamo all'avanguardia rispetto ad altre amministrazioni perché, interpretando estensivamente le norme, permettiamo non solo accorpamenti in sede di gare d'appalto, ma anche successivamente, seppure con determinate cautele. Richiediamo infatti che ci sia un vantaggio per l'amministrazione circa i tempi di esecuzione dell'opera; mentre l'articolo 29 della legge sui lavori pubblici prevede la cessione del contratto, abbiamo ritenuto utile l'accorpamento perché in questi casi abbiamo una responsabilità solidale, due interlocutori ed un potenziamento sia dal punto di vista economico, sia dal punto di vista della professionalità.

MEDARDO MARCORI, *Direttore centrale tecnico dell'ANAS*. Per quanto riguarda i prodotti sintetici, i cosiddetti tessuti-non tessuti, noi adoperiamo quelli più moderni. Il nostro istituto di Cesano non fa sperimentazione, ma abbiamo da qualche tempo adottato un sistema di sperimentazione su strada e quando ci vengono proposte nuove tecnologie, siamo sempre disponibili a fare esperimenti pratici.

I tessuti-non tessuti, con bitume o senza, vengono adoperati per il rivestimento di pali drenanti, che prima venivano riempiti solo di sabbia e poi si intasavano per l'assorbimento di limo o argilla. Li adoperiamo poi per i piani di posa rilevati, per evitare che siano portati con la risalita elementi fini.

Circa le pavimentazioni, è stata impiegata questa nuova macchina, di cui già si è parlato, che ricicla in sito i materiali, con grosso risparmio di materia prima e di costi di trasporto, nonché con notevoli vantaggi dal punto di vista ecologico poiché questo procedimento comporta mi-

nore escavazione dalle cave e dai fiumi. Stiamo sperimentando un tipo di pavimentazione in calcestruzzo, sebbene in misura limitata perché le esperienze del passato non sono state del tutto favorevoli. Se riusciamo a risolvere il problema e ad adoperare il calcestruzzo armato, avremmo raggiunto un ottimo risultato.

ANTONIO SORECA, *Direttore generale dell'ANAS*. Vorrei fare un esempio circa la qualificazione del personale.

Con legge speciale l'ANAS ha avuto l'incarico di costruire un laboratorio di fisica nucleare nelle viscere del Gran Sasso. Il lavoro si è rilevato particolarmente complesso, pur tuttavia possiamo dire con soddisfazione che, attraverso l'aiuto delle consulenze e il sacrificio dei nostri tecnici il laboratorio è in fase avanzata; abbiamo già fatto la prima galleria e stiamo per portarlo a compimento.

Si tratta di un lavoro di altissima qualificazione, basta immaginare che la localizzazione è stata scelta in un punto in cui è assicurato lo schermo chimico per le scorie; tale localizzazione, all'interno di una delle due grandi gallerie, ha presentato difficoltà non indifferenti per l'intralcio del traffico, considerando che nelle tre caverne previste dovranno entrare dei TIR.

È evidente che un progetto del genere ha comportato studi approfonditi in settori non tradizionali per l'azienda, nonché una conseguente qualificazione del personale. Ciò dimostra come l'azienda non si sia tirata indietro quando è stata chiamata a fare il proprio dovere al di là della sua tradizionale sfera di operatività.

MEDARDO MARCORI, *Direttore centrale tecnico dell'ANAS*. Vorrei porre in evidenza il fatto che trenta anni fa l'uso di gallerie stradali era sporadico, mentre oggi è uno dei fattori più comuni nella costruzione di strade. La tecnologia in questo campo si è dunque incredibilmente evoluta e si è passati dai vecchi sistemi a quelli nuovi di chiodatura della roccia appena scavata; ciò ha comportato, a

parte l'abbattimento dei costi, un grado di sicurezza per le maestranze quasi totale. I morti in galleria sono ormai un fatto accidentale; una volta c'era la regola « per ogni galleria un morto al chilometro », oggi non c'è più, di morti non ce ne sono più nemmeno ogni dieci chilometri, non ce ne sono affatto.

PRESIDENTE. Per concludere, qual è la percentuale media degli oneri finanziari che l'ANAS deve sopportare in seguito alle procedure burocratiche ?

ANTONIO SORECA, *Direttore generale dell'ANAS*. L'onere finanziario è collegato all'inflazione, calcoliamo intorno al 20 per cento, adesso qualcosa di meno.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Soroca e gli ingegneri Marcori e Mancini per le notizie preziose che ci hanno fornito e ci auguriamo di averli ancora qui, nella nostra Commissione, se capiterà l'occasione.

**La seduta termina alle 20.**