

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XXII**
n. **37**

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**DIMA, GOLFO, SANTELLI, FORMICHELLA, TRAVERSA,
ROSSO, FAENZI, CATANOSO GENOESE, DI CATERINA,
FUCCI, MURGIA, FRASSINETTI, LANDOLFI, CASTIELLO,
NICOLUCCI, MARSILIO, MINASSO, BIAVA, SALTAMARTINI**

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta
sull'attività della società ANAS Spa

Presentata il 19 giugno 2012

ONOREVOLI COLLEGHI! — La società Ente nazionale per le strade (ANAS) è una società per azioni il cui socio unico è il Ministero dell'economia e delle finanze ed è sottoposta al controllo e alla vigilanza tecnica ed amministrativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Si occupa della gestione della rete stradale e autostradale di interesse nazionale e fornisce attività di supporto agli enti pubblici, in Italia e all'estero, nei servizi di progettazione, di costruzione e di manutenzione stradali. Se questa è, sia pure in sintesi e per come si evince dal suo sito istituzio-

nale, la *mission* di una delle più importanti aziende pubbliche del Paese, se la sua peculiarità è anche quella di essere al servizio delle comunità locali e, più in generale, dei cittadini, attraverso la fornitura di un servizio di mobilità che dovrebbe tradursi nella predisposizione di una rete stradale e autostradale la più efficiente e sicura possibile, non possiamo non evidenziare, al tempo stesso, come l'operato della società, nel corso del tempo, sia stato al centro di accesi dibattiti e di forti critiche e sia stato sottoposto a pesanti giudizi da parte di istituzioni locali e

semplici cittadini. L'inefficienza e l'incapacità della società, infatti, si riscontrano chiaramente in tutta una serie di attività che avrebbero dovuto caratterizzarla come operatore prioritario e specializzato nei settori della gestione, della costruzione e della manutenzione della rete stradale e autostradale nazionale; invece le carenze e le mancanze accumulate nel tempo hanno fatto sì che la società diventasse, nell'immaginario collettivo, il modello negativo di un certo modo di operare. Basti pensare alla pessima gestione delle infrastrutture viarie o alla cattiva manutenzione delle stesse per rendersi conto dei ritardi che il Paese ha sopportato sotto il profilo della realizzazione di reti capaci di favorire una maggiore facilità di trasferimento delle merci e delle persone. Se questo è il quadro delle critiche che, a livello nazionale, si registrano nei confronti della società, la situazione non migliora sicuramente in Calabria dove l'inefficienza e l'approssimazione della stessa società trovano l'esempio massimo nella vicenda dell'ammodernamento e della messa in sicurezza dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. È notizia di pochi giorni fa il fatto che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha garantito il completamento di questi lavori nel 2013. Lo stesso Ministro ha però dimenticato di dire che, nonostante il possibile completamento dei lavori per la fine del prossimo anno, alcuni tratti autostradali, per complessivi 59 chilometri, sono assolutamente privi di progettazione e di finanziamento. In sostanza, mancherebbero ancora circa 2 miliardi di euro per intervenire su questa parte del tragitto che

ricade completamente nel territorio calabrese, nello specifico nel cosentino e nel vibonese. Quasi un quarto dei circa 270 chilometri di autostrada calabrese, pertanto, non sarà mai completato. Se questo è il quadro generale di un intervento che consegna alla Calabria un'opera che sarà comunque incompleta e in cui si sono registrati nel corso degli anni ritardi e carenze evidenti nonché disagi e difficoltà palesi per quanti hanno dovuto percorrerla soprattutto nel periodo estivo (tanto che a giusta ragione si è parlato spesso di un'Italia divisa in due a causa di tempi di realizzazione molto lunghi), ci sembra quanto mai opportuno verificare le relative responsabilità anche con riferimento ad un'altra emergenza calabrese rappresentata dalla strada statale 106, i cui lavori di ammodernamento languono tra difficoltà di reperimento delle risorse finanziarie, incapacità di portare a termine i lavori avviati e pessimo stato di manutenzione del tratto esistente. Proprio perché riteniamo necessario che la società debba rispondere per quanto fatto o non fatto, in termini di ritardi e di lentezze accumulati in alcune regioni come la Calabria crediamo che sia doveroso istituire una commissione parlamentare di inchiesta che abbia il compito di accertare il corretto utilizzo dei finanziamenti nazionali ed europei, di individuare i motivi dei ritardi nella realizzazione dei programmi, di verificare l'efficacia della legislazione in materia di appalti e di verificare come la società ANAS Spa abbia ottemperato al compito di vigilanza e di monitoraggio sulle opere in realizzazione.

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

ART. 1.

(Istituzione e compiti).

1. È istituita, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, una Commissione parlamentare di inchiesta sull'attività della società Ente nazionale per le strade (ANAS) Spa, di seguito denominata « ANAS », di seguito denominata « Commissione ».

2. La Commissione in particolare:

a) accerta le modalità di utilizzazione dei finanziamenti nazionali e dell'Unione europea in favore dell'ANAS nonché il rapporto tra i lavori eseguiti con tali finanziamenti e i relativi costi;

b) individua i motivi dei ritardi nella realizzazione delle opere finanziate ai sensi della lettera *a)*;

c) verifica la conformità con la legislazione vigente nazionale dell'Unione europea in materia di appalti pubblici delle opere di competenza dell'ANAS;

d) verifica l'eventuale esistenza di sprechi in relazione all'utilizzazione dei finanziamenti di cui alla lettera *a)*, anche in relazione alla gestione dell'ANAS;

e) accerta come l'ANAS abbia effettuato il monitoraggio dei lavori relativi a interventi manutentivi su strade e su autostrade di competenza della stessa ANAS.

ART. 2.

(Composizione e durata).

1. La Commissione è composta da venti deputati, nominati dal Presidente della Camera dei deputati, garantendo una rappresentanza proporzionale alla consistenza dei gruppi e comunque assicurando la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo esistente.

2. Il Presidente della Camera dei deputati, entro dieci giorni dalla nomina dei componenti, convoca la Commissione per la costituzione dell'ufficio di presidenza.

3. L'ufficio di presidenza, composto dal presidente, da due vicepresidenti e da due segretari, è eletto a scrutinio segreto tra i componenti della Commissione. Nell'elezione del presidente, se nessuno riporta la maggioranza assoluta dei voti, si procede al ballottaggio tra i due candidati che hanno ottenuto il maggior numero di voti. In caso di parità di voti, è proclamato eletto o entra in ballottaggio il più anziano di età.

4. La Commissione conclude i suoi lavori entro cinque mesi dal suo insediamento, presentando una relazione alla Camera dei deputati.

ART. 3.

(Poteri e limiti).

1. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria.

2. Per il segreto di Stato nonché per il segreto d'ufficio, professionale e bancario, si applicano le norme vigenti. È sempre opponibile il segreto tra difensore e parte processuale nell'ambito del mandato.

ART. 4.

(Organizzazione interna).

1. La Commissione, prima dell'inizio dei lavori, adotta il proprio regolamento interno.

2. Per l'espletamento delle sue funzioni la Commissione fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a disposizione dal Presidente della Camera dei deputati.

3. Le spese per il funzionamento della Commissione, pari a 50.000 euro, sono poste a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.