

**ALCUNE RIFLESSIONI SULLE LINEE STRATEGICHE
DEL PIANO INDUSTRIALE ANAS**

Gli obiettivi primari fissati dal piano approvato dal Consiglio risultano essere (con l'ordine di priorità indicato):

1. Sviluppo di una politica delle entrate:

- con l'obiettivo del recupero del 50% di risorse per lo svolgimento della propria attività

2. consolidamento di un modello per rispondere a quanto posto dalla legge obiettivo

3. svolgimento delle attività istituzionali affidate (anche in ragione della Convenzione concessoria tra Anas e Ministero Infrastrutture e Trasporti per 30 anni del 23.12.2002):

Gli strumenti previsti per raggiungere tali obiettivi sono stati indicati come:

- **contributi pubblici** da prevedersi come nuove entrate per: pedaggi o pedaggi-ombra
- **canoni** e concessioni e condoni per accessi irregolari
- incremento delle attività di **certificazione** attraverso un CSS di Cesano trasformato quale risultato del miglioramento delle attività tradizionali
- possibile incremento delle entrate derivante da **investimenti di "privati"** invogliati dalle prospettive di pedaggiamento

Accordo di programma con l'introduzione del concetto *di corrispettivi di servizio*

Anas non assoggettata all' IVA

Regime concessorio (general-contractor e progetti di finanza con realizzazione a cura totale del soggetto che contribuisce al finanziamento)

Costituzione **patrimoni separati** per singole tratte autostradali

Rafforzamento degli Uffici contratti

Costituzione ufficio progettazione centrale con la prospettiva di costituzione di una società aperta al mercato

Sviluppo delle attività internazionali con costituzione di una relativa società

Tutto questo a fronte di una serie di problemi ancora aperti:

Il processo di capitalizzazione delle strade, ex legge di trasformazione, non è ancora avvenuto e non se ne conoscono i parametri ed i criteri di valutazione in corso, per poterlo rendere operativo

Il patrimonio immobiliare gestito dall'Anas è ancora in gran parte demaniale

Le idee di societizzazione da parte dell'Anas si ripresentano costantemente e a superamento anche dell'accordo sottoscritto con il Sindacato che individuava solo processi di divisionalizzazione interna.

E' di fatto assente una politica nell'ottica della qualità dei risultati (controllo appalti e sicurezza del lavoro).

E' tuttora assente un modello organizzativo compiuto (se non quello relativo alla Direzione Generale e seppure questo sconti continue revisioni legate troppo spesso a mere logiche di potere e a completamento dell'evidente politica accentratrice della nuova gestione)

Assenza pertanto di un piano occupazionale; che non risulta predisposto neanche per rispondere efficacemente a quella politica delle entrate, già sviluppata nel corso del 2003, e per la quale si sarebbe già dovuto operare attraverso l'acquisizione di nuove risorse umane

Evidente appare invece il processo di smantellamento dell'intervento di piccola manutenzione e pronto intervento e delle attività specializzate effettuato fino ad oggi dai cantonieri dell'Anas, attraverso l'esternalizzazione progressiva di queste funzioni e senza operare nemmeno il turn over nell'ambito di queste professionalità.

Tale situazione comporta, insieme all'oggettivo e più generale minore investimento economico operato dall'Anas nei confronti della manutenzione delle strade, il progressivo degrado della rete viaria, (che determinerà nel futuro la necessità di interventi straordinari), l'accrescimento dei rischi lavorativi degli operatori che operano sulle strade, in ragione dello scarso numero presente di addetti. Inoltre, c'è da porsi, su tale materia, il problema relativo al DPR 1126/81 (il regolamento dell'attività di manutenzione e sorveglianza delle strade e autostrade italiane)che, oggi ancora in vigore, può essere superato solo in presenza di un atto pattizio che, affrontando il tema di un nuovo modello organizzativo, riesca a dare un'efficace servizio all'utenza stradale.

E' assente lo sviluppo di una politica di sostegno rivolta ad una riclassificazione delle strade statali anche per il raggiungimento di obiettivi di efficienza ed economicità dell'intervento, resosi assai complesso in ragione dello spezzettamento dell'attuale rete individuata come nazionale e anche a fronte della dichiarata volontà di alcune regioni di non sostenere il peso dei nuovi compiti derivanti dalle strade trasferite per effetto del decentramento.

Nei confronti di tale situazione si pongono i seguenti quesiti.

Quanto il Piano strategico è funzionale solo agli obiettivi di finanza creativa e di "occultamento" del debito del settore?

Come intende l'Anas affrontare i temi della sicurezza stradale oltre che con i piani straordinari e con le grandi opere? Non ritiene che un modello organizzativo legato alla manutenzione e al mantenimento di una presenza fisica degli addetti alle attività di pronto intervento e di sorveglianza possa contribuire per rispondere con efficacia a tali temi?

La riduzione presente nel piano aziendale approvato della ipotesi di ricavi da mercato (rispetto a quelle già previste nel piano industriale 2003-2005) non è già un segnale che nella direzione di operare verso nuove entrate non si va da nessuna parte? Mentre, rispetto, ai compiti assegnati e all'impossibilità di pedaggiamento complessivo della rete statale si debba ragionare ancora sulla base di trasferimento da parte dello Stato?

L'impostazione di "prestazioni di attività", legata alla determinazione di "corrispettivi di servizio" senza che nel testo siano esattamente indicati quali

siano i servizi da erogarsi per conto dello Stato e l'idea fondamentale di operare in regime di "concessione" a terzi per "un effettivo trasferimento del rischio" (citato testo) per la definizione del nuovo *Contratto di programma con il Governo*, non svuoteranno completamente l'Anas delle attività svolte fino ad oggi direttamente?

Il regime di concessione a terzi è previsto solo per la costruzione e l'esercizio di autostrade o anche per la viabilità ordinaria?

Come intende l'Anas allora sviluppare l'alta sorveglianza per queste attività completamente cedute all'esterno? Intende affidare a terzi anche queste? (Il rischio che questo avvenga anche per la qualità dei materiali impiegati da verificarsi a cura del concedente – Anas- per il primo macrolotto della Salerno Reggio Calabria non appare così lontano)

Come si intende "sviluppare" l'attività istituzionale e pubblica assegnata all'Anas, in un'ottica di mercato?

Quali sono le iniziative messe in campo dall'Anas per organizzare il service da offrire agli enti locali non in grado di provvedere efficacemente alla gestione della rete trasferita?

L'assenza nel piano presentato di un ragionamento legato al controllo delle concessionarie autostradali, se non per affrontare esclusivamente il problema del trasferimento della percentuale del canone che le stesse oggi versano allo Stato e che dovrebbe essere invece introitato dall'Anas, non rafforza il concetto secondo il quale l'avvento dell'Anas, come spa, e quindi come "concorrente" di mercato nel settore autostradale, la rende incompatibile con le attività di controllo sulle concessionarie autostradali e con la possibilità di essere il soggetto idoneo ad elaborare una carta dei "servizi minimi essenziali" stradali e autostradali per la sicurezza e la continuità del servizio?

Nel contratto di programma firmato recentemente con il Governo, quali "esigenze" economiche di gestione e di necessità legate a tali prestazioni essenziali ha manifestato l'Anas al fine di stipulare anche un apposito contratto di servizi?

Perché l'Anas si dovrebbe occupare (come recentemente sta facendo e tra l'altro indirettamente) del soccorso meccanico, oggi effettuato da altri operatori del settore?

Perché si ritiene "*conclusa*" (nel testo), la fase di definizione delle linee guida della riorganizzazione periferica visto che ancora non sono state ancora oggetto di discussione con le oo.ss. e quanto portato ad un primo confronto è stato invece esplicitamente respinto?

Roma, 13 luglio 2003