



Repubblica Italiana

ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA

XVI LEGISLATURA

ALLEGATO ALL'ORDINE DEL GIORNO

della seduta n. 153 del 9 maggio 2014

Servizio Lavori d'Aula

XVI Legislatura ARS

MOZIONE

- N. 178 - Verifica del rapporto che intercorre tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la concessionaria che si occupa della gestione delle autostrade siciliane con eventuale adozione di misure alternative.

L'ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA

PREMESSO che il rapporto tra lo Stato e la Regione siciliana è regolato, in materia di riassetto del settore autostradale, da una concessione assegnata dal Ministero per le Infrastrutture ad un soggetto giuridico da individuarsi secondo i criteri stabiliti dall'articolo 16 della legge 12 agosto 1982, n° 531;

RILEVATO che:

la legge 12 agosto 1982, n°531, venne applicata nel 1996 e che, pertanto, solo da allora abbiamo quel nuovo soggetto giuridico, denominato Consorzio per le autostrade siciliane, il cosiddetto CAS, risultato della unificazione dei tre precedentemente separati Consorzi concessionari ANAS, operanti in Sicilia per la costruzione e gestione delle autostrade Messina-Catania-Siracusa, Messina-Palermo e Siracusa-Gela, e destinato ad essere il nuovo concessionario delle autostrade di rilevanza nazionale secondo la qualificazione e classificazione operata con d.lgs. 461/99;

come già chiarito in precedenza, a tale nuovo soggetto è stata trasferita, con decreto ministeriale 21 maggio 1997, la titolarità delle preesistenti concessioni delle tre distinte tratte e, ai sensi di legge (art.16 L. 531/82), esso ha rilevato gli oneri nascenti dai rapporti giuridici già posti in essere dai precedenti enti;

CONSIDERATO che:

i Consorzi Messina - Palermo, Messina - Catania e Siracusa - Gela (L.R. 4/65) hanno cessato di esistere con DPR 117/Gab del 30 aprile 1996, in esecuzione dell'articolo 28 L.R. 22/96 e che, come si legge nelle motivazioni del citato decreto interministeriale, l'obiettivo era quello di recepire in un successivo atto le innovazioni in campo autostradale introdotte dalle leggi 23 dicembre 1992, n° 498, e 24 dicembre 1993, n° 537;

tale procedura si è conclusa con la revisione, ai

./..

sensi dell'articolo 11 della legge 498/92, che ha determinato l'unificazione delle Concessioni ed il recepimento al CAS del comma 8 dell'articolo 10 della legge 537/93, con cui si definisce la natura privata dell'attività svolta dalle concessionarie di autostrade;

in base all'articolo 16, lettera d, della legge 531/82, il CAS deve provvedere, mediante le tariffe dei pedaggi, alla copertura dei costi di esercizio, di manutenzione e di rinnovo degli impianti infrastrutturali e che, pertanto, lo stesso non ha, né può avere, trasferimenti di partita corrente a carico del bilancio della Regione siciliana;

il modus operandi del CAS appare in conflitto con le norme nazionali richiamate nella Concessione, mancando un sistema di auditing interno;

l'involuzione verso modelli organizzativo - gestionali nulla ha a che vedere con quanto accade nelle altre 22 concessionarie; prova ne sia che mentre le altre concessionarie hanno, ad esempio, internalizzato i costi dei servizi esterni, riducendoli e migliorandone qualità e produttività, il CAS ancora oggi sta impegnando ingenti somme per esternalizzare servizi già resi in house a costi contenuti come ad esempio il servizio di sorveglianza e assistenza al traffico (precedentemente in house e poi incomprensibilmente affidato, in somma urgenza, ed oggi in attesa di aggiudicazione attraverso un bando che costerà allo stesso CAS 2,6 milioni di euro per soli 6 mesi;

VISTO che:

la titolarità della concessione in questione compete ad un soggetto che necessariamente debba presentare i tratti tipici dell'ente pubblico economico, secondo i criteri della gestione privatisticoproprietà pubblica;

in materia autostradale, lo Stato italiano ha esclusiva competenza a legiferare e che, pertanto, ogni riferimento a leggi regionali che vi si sovrappongano per competenze e merito, per esempio la L.R. n. 10/2000, non appare coerente con il quadro normativo rinvenuto negli atti del CAS né compatibile con la titolarità di una tale tipologia di concessione autostradale, facendo espresso riferimento tale legge regionale agli enti non economici;

dal 1996 sarebbe occorso adeguare la macchina aziendale alle novità legislative nazionali, allineando in questo modo il modello organizzativo -

./..

gestionale alle direttive contenute nella convenzione di concessione, soprattutto per soddisfare tutte quelle condizioni ivi sottoscritte dalle parti contraenti e, in primo luogo, quelle relative al piano finanziario, oggi clamorosamente disatteso;

l'infrastruttura, per la propria messa in sicurezza, necessita, come attestato dalla Delibera di Giunta Regionale n°145 del 22 aprile 2013, di ben 184 milioni di euro e che, con buona probabilità, il CAS non avrà modo di reperire una tale somma;

le pessime condizioni di sicurezza delle autostrade siciliane, il forte deficit, gli interventi della magistratura penale, i sequestri di gallerie pericolanti, le riduzioni o gli scambi di carreggiata di importanti viadotti, l'indice alto di mortalità ed i continui pignoramenti degli incassi, ci impongono azioni veramente decisive e soprattutto risolutive,

IMPEGNA IL GOVERNO DELLA REGIONE
e per esso

L'ASSESSORE PER LE INFRASTRUTTURE E LA MOBILITA'

ad attivarsi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di verificare il rapporto giuridico che attualmente intercorre tra il Ministero medesimo e la concessionaria;

ad impegnarsi, qualora ve ne siano le condizioni, per una ricapitalizzazione dell'ente, mettendolo nelle condizioni di potere azzerare tutte le gravissime carenze infrastrutturali che allo stato insistono e che minano l'incolumità dei numerosi automobilisti che quotidianamente percorrono le autostrade per i più svariati motivi;

a valutare ogni altra possibile e utile soluzione di vigilanza sul Consorzio, ai fini di un reale ed effettivo risparmio di risorse e alla verifica di un assai più equilibrato impiego delle stesse;

risultando il CAS un ente deficitario, a valutare, infine, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la possibilità di adottare misure alternative, quali ad esempio potrebbero rappresentare la cessione, tramite offerta pubblica, di parte delle proprie quote a nuovi e potenziali interessati soggetti, cercando di creare in tal modo sicure condizioni di afflusso di capitale e un più funzionale management.

(19 settembre 2013)

./..

GRASSO - LANTIERI - CORDARO - CIMINO - CLEMENTE