

trasferimento alle Regioni della materia in questione, disciplinata dall'art. 118 Cost., come novellato con la legge Cost. 18 ottobre 2001, n. 3.

Infatti, in applicazione del federalismo stradale con il quale sono state trasferite, alle Regioni, la gestione e manutenzione di circa 30.000 chilometri di strade, all'Ente sono rimaste da gestire sull'intero territorio nazionale circa 16.000 chilometri.

Il chilometraggio della sola rete stradale nazionale è stato modificato, nel corso dell'anno 2001, con il D.P.C.M. emanato in data 21 settembre 2001 con il quale sono stati rideterminati alcuni chilometraggi dei territori regionali - già attribuiti col precedente D.L.gs. 29 ottobre 1999, n. 461 - come appare nel seguente prospetto riepilogativo.

Regione	Distese Km. Regionali		Diff.za.	Distese Km. Nazionali		Diff.za.
	D.L.vo 461/99	DPCM 21.9.01		D.L.vo 461/99	DPCM 21.9.01	
Piemonte	2.224,661	2.219,760	-4,900	668,344	673,244	4,900
Valle d'Aosta	4,817	4,607	-0,210	148,183	148,393	0,210
Lombardia	2.486,594	2.462,114	-24,480	875,600	900,080	24,480
Veneto	1.687,995	1.675,892	-12,103	689,386	701,489	12,103
Friuli V.G.	704,633	696,964	-7,669	474,367	482,036	7,669
Liguria	945,966	1.061,480	115,514	115,514	0,000	-115,514
Emilia Romagna	1.899,031	1.902,975	3,944	1.077,809	1.073,865	-3,944
Toscana	2.631,609	2.585,884	-45,725	838,069	883,794	45,725
Umbria	1.099,657	1.084,531	-15,126	321,672	336,798	15,126
Marche	811,880	846,807	34,927	504,087	469,160	-34,927
Lazio	2.010,515	2.007,298	-3,217	486,122	489,339	3,217
Abruzzo	1.629,796	1.635,756	5,960	606,680	600,720	-5,960
Molise	429,066	415,739	-13,327	507,223	520,550	13,327
Campania	1.538,696	1.535,115	-3,581	1.188,815	1.192,396	3,581
Puglia	1.418,191	1.363,249	-54,942	1.465,913	1.520,855	54,942
Basilicata	910,791	895,261	-15,530	1.049,927	1.065,457	15,530
Calabria	2.054,938	2.050,787	-4,151	1.363,189	1.367,340	4,151
Sicilia Sardegna	1.800,721	1.707,634	-93,087	1.122,279	1.215,366	93,087
Totale	27.765,409	27.547,636	-217,773	15.640,327	15.858,100	217,773

Per dovere di informazione occorre, però, precisare che, con nota 9 ottobre 2002, n. 14658, la Direzione Centrale Lavori dell'ANAS, ha diramato una situazione aggiornata della consistenza dell'intera rete stradale nazionale - ivi compresi anche i raccordi autostradali, i centri abitati mantenuti all'ANAS, e la viabilità delle Regioni a statuto speciale (Sicilia, Sardegna e Friuli Venezia Giulia), con le quali non è stato ancora perfezionato l'iter

procedurale del passaggio di alcune strade - nella quale si evince che il chilometraggio complessivo, attualmente in gestione all'Ente, risulta di Km. 20.579,672, evidenziando la differenza di complessivi circa 5.000 chilometri rispetto a quanto indicato nel precedente prospetto.

n) Piano Industriale

4.27. Nella riunione del 5 giugno 2003, il C.d.A. ha approvato un Piano industriale, da attuarsi nel triennio 2003-2005, al fine di conseguire l'obiettivo di ridurre l'onere, a carico del bilancio dello Stato, relativo al fabbisogno della società attraverso la procedura di adeguamento dei ricavi derivanti da servizi propri eseguiti dall'ANAS, fino a coprire il 50% dei costi di funzionamento.

In tale ottica il programma prevede che la società debba realizzare, nel triennio di riferimento, l'obiettivo di far lievitare il proprio fatturato da € 33 mln. dell'anno 2002 ai € 250 mln. nell'anno 2005.

Il Piano Industriale è stato schematicamente strutturato in quattro sezioni principali:

- benchmark - idealmente rappresentato, per analogia, dalle esperienze vissute a seguito della trasformazione delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;
- attività istituzionali - sono quelle sulle quali ha ampia discrezionalità di margine;
- attività tradizionali - riguardano principalmente l'incremento dei ricavi su pubblicità lungo le strade statali e autostrade (gestite direttamente), autorizzazioni per il rilascio di licenze e concessioni per attraversamenti, accessi, affitti vari; trasporti eccezionali; royalties sulle aree di servizio; centro sperimentale di Cesano;

- nuove attività - individuate con il criterio di valorizzazione del patrimonio immobiliare; offrire supporto tecnico ai paesi Esteri; pedaggiamento di tratti stradali; aree di servizio e di sosta per autotrasportatori; servizi di supporto agli Enti pubblici territoriali per progettazioni costruzione e gestione di strade; infomobilità ed altri servizi telematici; valorizzazione delle reti e siti per telecomunicazioni.

Nel procedere all'illustrazione del piano industriale (illustrato in seguito) il Presidente dell'ANAS ha, tra l'altro, segnalato la necessità di prevedere adeguatamente lo sviluppo delle «Nuove Attività Industriali (N.A.I.)» riguardanti la logistica integrale, valorizzazione del patrimonio, estero, pedaggi stradali, servizi autotrasportatori, servizi agli autotrasportatori, servizi agli enti pubblici territoriali, infomobilità e servizi telematici e valorizzazione reti e siti per T.L.C., da conseguire attraverso la costituzione di un «gruppo di lavoro», composto da un responsabile per ciascuna delle attività indicate nel piano industriale coordinato dalla Direzione Centrale Nuove Strategie e dotato degli opportuni strumenti operativi con obbligo di riferire periodicamente al vertice aziendale.

Il Piano Industriale mirerebbe a conseguire velocemente i principali obiettivi strategici dell'azienda attraverso una ponderata azione di riorganizzazione e di rilancio infrastrutturale, varato dal Governo, insieme alla riduzione degli oneri della rete viaria nazionale, gravanti sul bilancio dello Stato.

Il profilo più saliente del P.I. attiene all'incremento dei ricavi di beni e servizi venduti sul mercato dalla società che dovrebbero passare da circa € 33 mln., fatturati nel 2002 a € 105 mln. nel 2003 e a circa € 250 mln. da conseguire nel 2005. Gli ulteriori ricavi dell'ANAS attengono ai trasferimenti da parte del concedente (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) iscritti in bilancio nella voce «contributi statali».

(importi in milioni di euro)

Fonte reddito	Importi/anno			
	2002	2003	2004	2005
Pubblicità	8,00	9,00	12,00	16,00
Autorizzazioni e concessioni	18,10	47,60	53,10	58,60
Trasporti eccezionali	2,20	9,00	9,00	9,00
Royalties su autostrade	4,80	42,90	43,90	44,40
Centro di Cesano	0,50	2,20	3,30	4,30
Totali	33,60	110,70	121,30	132,30

Particolare attenzione ha posto il P.I. in ordine all'incremento delle misure innanzi indicate attraverso molteplici azioni e priorità riferiti:

- alla valorizzazione degli assets (patrimonio immobiliare e fondiario, reti telematiche, strade, autostrade, ecc.);
- alla vendita dei servizi (consulenza italiana estero, formazione, ecc.).

Le azioni considerate dal P.I. concernono:

- recupero di efficienza ed azioni mirate per il rilascio di concessioni per installazione di impianti pubblicitari da incrementare da € 8 mln. a € 9 mln. nel 2003 fino ad arrivare a € 16 mln. nel 2005;
- miglioramento dell'attività «Licenze de Concessioni» (accessi, attraversamenti, fiancheggiamenti della rete viaria, affitto dei terreni per impianti di carburante, ecc.) attualmente riferita a 74.000 concessioni con ricavi di € 18 mln. da stabilire a € 47,6 mln. nel 2003, fino a € 58,6 mln. nel 2005;
- vitalizzazione dell'attività «Trasporti Eccezionali» (autorizzazione per il transito dei mezzi eccedenti la sagoma ordinaria) riferibile a circa 30 movimenti all'anno con ricavi di € 2,2 mln. da stabilire a € 9 mln. dal 2003 in poi;
- royalties, sulle strade e autostrade, derivanti dalla vendita dei prodotti petroliferi, ristorazione con ricavi nel 2003 di € 1,5 mln. da incrementare a € 15,3 mln. nel 2005;
- sulle autostrade, gestione diretta e concessione, passare da € 3,7 mln. nel 2003 a € 15,3 mln. nel 2005;
- i ricavi delle royalties per le autostrade in concessione da €

1,1 mln. nel 2002 a € 3,4 mln. nel 2005;

- Centro Sperimentale e Stradale di Cesano, riguardante la ricerca, formazione e certificazione di eccellenza a supporto dell'attività istituzionale dell'ANAS e dell'attività di fornitura all'esterno di servizi e soluzioni stradali, con ricavi di € 0,5 mln. da stabilire a € 2,2 mln. nel 2003 per arrivare a € 4,3 mln. nel 2005.

Per quanto attiene alle nuove attività industriali l'incremento dei ricavi è subordinato all'emanazione di appositi atti normativi protesi a trasferire all'ANAS gli attuali introiti del tesoro di circa € 125 mln., riferibili all'aliquota di spettanza dello stato sui pedaggi autostradali nonché ad un incremento delle royalties riguardanti l'erogazione di carburanti e la ristorazione che dovranno essere quantificate con percentuale di riferimento agli introiti dei relativi gestori.

o) Partecipazioni societarie

4.28. L'ANAS possiede molteplici partecipazioni societarie, alcune della passata gestione, che possono essere così riepilogate:

- Autostrada SITAF – Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus – che costruisce e gestisce l'autonoma autostrada, in cui la partecipazione azionaria è pari al 31,746%;
- Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco, per la gestione dell'omonimo tunnel in cui la partecipazione è del 32,12%;
- Ponte sullo Stretto di Messina, costituita per la realizzazione dell'omonimo ponte sullo stretto, in cui la quota di partecipazione è pari al 7,73% del capitale sociale;
- Quadrilatero Marche-Umbria costituita per la realizzazione dell'asse viario tra le due Regioni, dove la partecipazione è

pari al 51% del capitale sociale;

- Autostrada Asti-Cuneo, da costituire, dopo l'affidamento, con l'aggiudicatario della concessione, in cui la partecipazione è stata fissata nel 35% del capitale sociale;
- Consorzio Autostrade Siciliane, che gestiscono le vie di comunicazione nell'isola;
- Nuova Romea - da costituire - per la realizzazione del tratto autostradale da Ravenna a Venezia rientrante nel progetto del «Corridoio adriatico»;
- Service e patrimonio - ancora da costituire - con l'obiettivo di valorizzare le attività a reddito tradizionale e nuove attività industriali;
- Engineering - da costituire - con l'obiettivo di fornire supporto specialistico nelle attività di progettazione e di project management;
- International - da costituire - con l'obiettivo di realizzare infrastrutture e fornire servizi all'estero.

p) Vendita e acquisto immobili siti in Milano

4.29. Nel 1998 l'ANAS, su sollecitazione della Fondazione per l'Università Bocconi, avviò le trattative per la vendita della sede del compartimento dell'ANAS per la Lombardia: sede ritenuta eccedente ai bisogni dell'ANAS in seguito al «federalismo stradale».

Dopo alcune perizie sul valore dell'immobile sito in Piazza Sraffa n. 11/13, a Milano, il Consiglio dell'ANAS con delibera del 17 aprile 2000 ne approvò la vendita per l'importo di £. 29,4 mld. (€ 15,24 mln.). Nel contratto di alienazione fu concordata la necessità da parte dell'ANAS di poter continuare ad utilizzare l'immobile sino al 31 dicembre 2002, riconoscendo all'acquirente

un canone di occupazione pari a £. 150 mln./mese (€ 77.468,54) da scalare sul prezzo di vendita per ogni mese di mancato utilizzo.

Il nuovo vertice dell'Ente, a seguito di apposita indagine di mercato per raccogliere le migliori offerte di immobili da sottoporre alla valutazione di un'apposita commissione (costruzione ex novo ovvero acquisto) provvide ad acquistare un nuovo immobile dall'Immobiliare Missaglia s.r.l., partecipata dalla Banca Profilo, dietro il corrispettivo di € 6 mln. (circa £. 11,6 mld.).

Tale immobile ubicato in via C. D'Ascanio in Milano situato in posizione decentrata rispetto al centro cittadino, di proprietà dell'INPDAP, era stato oggetto di apposita gara bandita dalla SCIP s.r.l. (società di cartolarizzazione di immobili pubblici) su incarico del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Nel partecipare alla gara, l'ANAS, vide dichiarare inammissibile la sua offerta di € 6 mln. (perché presentata in busta aperta in contrasto con le disposizioni del bando di gara) mentre la Banca Profilo si aggiudicò l'immobile a quota € 4,686 mln. (circa £. 9,08 mld.) corrispondente al prezzo base di gara.

L'acquisto dell'immobile è stato deliberato dall'ANAS nella seduta del 7 novembre 2002, ed era ritenuto pienamente rispondente all'uso. Sennonché, successivamente, gli uffici tecnici dell'ANAS hanno previsto l'esecuzione di lavori per un importo complessivo di € 3.441.266,11 (circa £. 6,662 mld.) per rendere pienamente funzionale il complesso immobiliare ai bisogni del Compartimento della Lombardia.

L'immobile alienato aveva una consistenza di mq. 5.888 + 2.514 adibiti a parcheggio, e venne valutato ad un valore massimo di £. 4,5 mln. al mq. Al costo del nuovo immobile, della superficie complessiva di mq. 6.213 - ivi compresi mq. 1.320 adibiti a parcheggio - in posizione decentrata, acquistato a € 6 mln. si ag-

giungono € 3,4 mln. (£. 6,662 mld.) per i lavori di sistemazione. La vicenda evidenzia che il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha subito una perdita di € 1,200 mln., mentre la Banca Profilo in poche settimane ha beneficiato di una plusvalenza di € 1,200 mln. (circa £. 2,323 mld.) (7).

q) Considerazioni finali

4.30. L'organizzazione evidenzia una molteplicità di organi di vertice (Direttore Centrale; Direttore Generale; Segretario Generale; Consiglieri di Amministrazione; Presidente; Consiglio di Amministrazione) con la conseguenza di «rallentare» l'azione della Società, che invece abbisogna di essere snellita e velocizzata. Con riferimento agli Uffici Territoriali le difficoltà gestionali si accrescono in considerazione degli interventi «orizzontali» e «verticali» della Direzione Generale.

Perdura il nutrito ricorso alle consulenze esterne con sensibile nocimento dell'attività istituzionale, influenzata, se non diretta, da soggetti estranei alla struttura dell'ANAS con tutte le «negatività» consequenziali, illustrate al paragrafo 7.

(7) La questione è all'esame della Procura della Repubblica di Milano.

5. INFRASTRUTTURE STRADALI

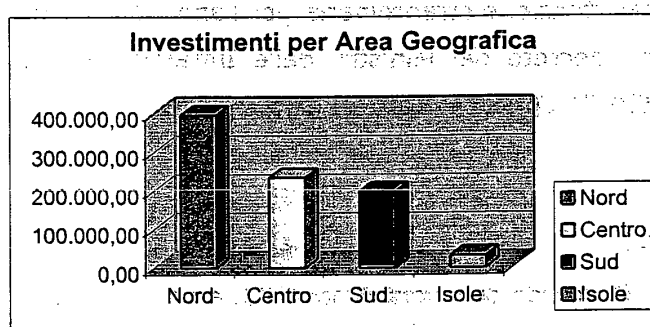
a) Premessa

- 5.1. Nel 2002 e periodo successivo, determinante ed incisiva è stata l'azione del «vertice» nei diversi settori organizzativi ed operativi per imprimere una forte accelerazione per la realizzazione del programma governativo interessante il sistema viario. Malgrado l'impegno profuso, l'esecuzione delle nuove opere è caratterizzata da tempi lunghi nella fase amministrativa e tecnica, in modo da frustrare le finalità di «volano» dell'economia nazionale. A siffatto negativo effetto, non hanno posto rimedio la «legge obiettivo» nonché la legge 1 agosto 2002, n. 166, e il D.L.gs. 20 agosto 2002, n. 190.
- 5.2. Con direttiva ministeriale 15 ottobre 2001, n. 156/UT IV, sono stati definiti ed approvati gli indirizzi programmatici per la predisposizione del Piano triennale 2002-2004, con il quale l'ANAS elenca, oltre gli interventi per lavori, anche quelli di manutenzione straordinaria per l'anno 2002, atti questi approvati con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 3629/DICOTER in data 19 agosto 2002.
- 5.3. L'elenco delle opere, progettate ed appaltabili, inserite nell'Accordo di programma 2002, emerge dal seguente prospetto:

Interventi accordo di programma 2002

(valori in milioni di €)

N.	Regione	Oggetto lavori	Costo
1	Emilia Romagna	S.S. 9 - Intervento proveniente dall'ex area di inseribilità del PT 2001-2003	10,3
2		S.S. 9 - Tangenziale ovest di Parma - Intervento proveniente dall'ex area del PT 2001-2003	36,2
3	Piemonte	S.S. 20 e 22 - Variante est ovest di Cuneo - 1° e 2° stralcio	25,4
4	Lombardia	S.S. 36 - Realizzazione della connessione tra la S.S. 36 e sistema autostradale di Milano nei comuni di Monza e Chivasso-Balsamo	160,1
5	Veneto	S.S. 494 - Da Cappelato Km 20+870 a Legnago Km 37+320	48,3
6		S.S. 50bis - Tratto intermedio tra Arre e Artem	12,9
7	Friuli V. Giulia	S.S. 18 - Collegamento dell'autostrada A4 ed il valico di confine di Rabulese (Lacoflice-Rabulese)	104,0
8	Toscana	E78 - Grosseto-Fano tratto 1° lotto 1° tronco Grosseto-Siena dal Km 20+360 al Km 27+200, Paganico-Chivella-Martina	49,5
9	Umbria	3bis /50C E48 - Adeguamento dello svincolo con il raccordo autostradale Perugia A1 in località Ponte S. Giovanni	2,3
10		S.S. 219 - Realizzazione del tratto Branca-Fossato di Vico	39,4
11		S.S. 475 - Adeguamento funzionale del viadotto Fiacchignano	7,3
12	Marche	S.S. 73bis - Strada di Urbino tratto dal Km 1+437 alla SS 73bis	56,7
13	Lazio	1bis - Traversale nord 1° tronco 1° lotto stralcio A dalla SP Tuscaneza alla SS 1bis	42,5
14		S.S. 1 - Eliminazione innesti con svincoli a livelli sovrapposti al Km 17+000	3,1
15		S.S. 4 - Risanamento e adeguamento statico del viadotto Fiumane al Km 55+000	1,2
16		S.S. 7 - Variante di Terracina tra i Km 94+000 e 105+000 Adeguamento delle opere protettive lungo la variante e svincoli	5,0
17		S.S. 1 - Adeguamento opere protettive e barriere stradali tra i Km 11+000 e i Km 27+500	3,3
18	Abruzzo	S.S. 17 - Tronco L'Aquila-Navelli 1° lotto	12,4
19		S.S. 652 - Variante di Ossi	25,3
20	Molise	S.S. 85 - Itinerario A1-A14 Variante di Venafro dal Km 16+050 al Km 27+500	110,3
21	Campania	S.S. 264 - Completamento 2° lotto 2° stralcio	22,7
22	Puglia	S.S. 94-91 - Adeguamento direttrice Bari-Matera 1° lotto	28,4
23		S.S. 94-91 - Adeguamento direttrice Bari-Matera 2° lotto	23,7
24	Basilicata	S.S. 402 - Svincolo a piani sovrapposti per l'abitato di Bursale	5,2
25	Calabria	S.S. 182 - Traversale delle Serre 1° tronco, lotto 3bis Campo Gagliato - Petruzi	7,7
26	Sicilia	S.S. 115 - Tratto dal Km 102+000 (bivio S. Bartolo) al Km 117+000 (Sclacca) Eliminazione innesti a raso	20,7
27	Sardegna	S.S. 127 - Tronco Tempio-Sassari lotto 1° Stralcio 1°	15,3
Totale			800,9

La loro rappresentazione grafica è la seguente ⁽¹⁾.

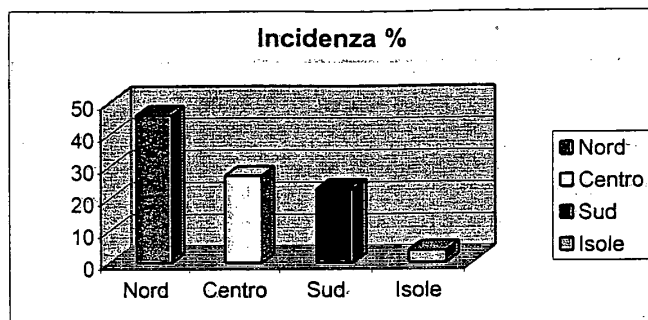
⁽¹⁾ La ripartizione geografica inerente la suddivisione nord, centro, sud è da intendersi regionalmente così attribuita:

Nord: Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Veneto, Friuli V. Giulia, Liguria, Emilia Romagna.

Centro: Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo.

Sud: Campania, Molise, Basilicata, Puglia, Calabria.

Isole: Sicilia, Sardegna.



- 5.4. Fanno parte del predetto Piano triennale, ulteriori interventi per i quali la Comunità Europea, partecipa con propri finanziamenti - Q.C.S. (Quadro Comunitario di Sostegno) - contribuendo alla realizzazione delle opere stradali e autostradali con un contributo di € 1.082,753 mln., ripartiti secondo la seguente tabella:

(importi espressi in milioni di euro)

Regione	S.S.	Lavori	Importo
Puglia	7	Tratto Grottaglie-Brindisi Lotto 6°	5,320
	16	Ammodernamento del tronco Maglie - Otranto	30,987
Basilicata	106	Adeguamento alle norme CNR Tipo III Lotto 8°	62,853
	106	Adeguamento alle norme CNR Tipo III Lotto 9°	55,984
Calabria	106	Tratto Palazzi-Caulonia Lotto 6° S. Ilario-Locri	140,115
	106	Tratto Palazzi-Caulonia Lotto 7° Locri-Siderno	90,587
	106	Tratto Palazzi-Caulonia Lotto 8° Sidereo-Marina di Gioiosa	144,866
	106	Tratto Amendolara-Roseto Capospulico Lotto 1° Stralcio 1°	96,009
	A3	Tronco 1° Tratto 5° Lotto 5° dal Km 53+800 al Km 60+500	126,015
	A3	Tronco 3° Tratto 3° Lotto 1° dal Km 393+500 al Km 400+900	114,137
Sicilia	114	Itinerario Catania-Siracusa - Lotto 4° dalla galleria artificiale Cozzo Battagli con innesto SP 57 allo svincolo di Augusta-Villasimundo	94,512
Sardegna	131	Adeguamento dal Km 79+500 al Km 88+357	42,866
	131	Adeguamento dal Km 88+357 al Km 93+400	29,077
	131	Adeguamento dal Km 93+400 al Km 99+500	49,425
Totale			1.082,753

b) Legge obiettivo n. 443, del 21 dicembre 2001 - delibera CIPE n. 121/01

- 5.5. L'esame del piano, predisposto dal CIPE, inerente le sole opere stradali ed autostradali, ha portato all'individuazione di interventi per un importo complessivo di € 60.791,985 mln., che nel dettaglio sono ripartiti come indicato nel seguente prospetto:

XIV LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Opere	Costo	Previsioni di spesa				
		2002		2003	2004	Totale
		Prog.	Lavori			
Nord						
Tunnel del Monte Bianco	516,457	0,000	0,000	4,132	38,734	42,866
Complemento stradale corridoio 5	136,861	2,995	0,000	7,850	23,550	34,395
Accessibilità Valtellina	480,821	2,066	10,329	51,646	67,139	131,180
Accessibilità Malpensa	386,310	1,549	4,132	3,099	33,570	42,350
Nuova Romea	929,622	2,582	11,879	6,714	69,722	90,897
Autostrada Asti-Cuneo	1.086,109	0,000	95,545	161,135	204,000	460,680
Autostrada Cuneo-Nizza	836,660	2,582	0,000	0,000	0,000	2,582
Asse stradale pedemontano	3.098,741	5,165	72,304	258,228	516,457	852,154
Asse autostradale Brescia-Milano e Passante di Mestre	2.737,222	0,000	51,646	309,874	516,457	877,977
Traforo di sicurezza del Frejus	167,848	5,165	0,000	0,000	0,000	5,165
Frejus	1.807,599	46,481	0,000	72,304	103,291	222,076
Sempione	1.807,599					
Brennero	2.582,284					
Asse autostradale Brennero-Verona - Parma-La Spezia	1.032,914	2,582	10,329	7,747	77,469	98,127
Nodo stradale e autostradale di Bologna	701,348	1,549	11,362	36,152	61,975	111,038
Collegamento Campogalliano-Sassuolo	175,595	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Ampliamento A1 tratta A22 - Borgo Panigale	139,185	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Modena-Lucca	0,000	0,155	0,000	0,000	0,000	0,155
S.S. 28	278,887	1,033	7,230	3,615	34,603	46,481
Riqualificazione E 45	0,000	0,516	0,000	0,000	0,000	0,516
Valichi appenninici Emilia-Romagna	343,444	0,775	6,972	12,911	36,152	56,810
Totali	19.245,506	75,195	281,728	935,407	1.783,119	3.075,449

Opere	Costo	Previsioni di spesa				
		2002		2003	2004	Totale
		Prog.	Lavori			
Centro						
Asse autostr. Cecina-Civitavecchia	1.859,245	1,549	24,273	103,291	309,874	438,987
Adeguamento Cassia Roma-Viterbo	180,760	0,516	5,165	2,582	26,856	35,119
Trasversale nord Orte-Civitavecchia	135,312	1,549	0,000	13,944	20,658	36,151
Adeguamento Salaria	103,291	0,258	2,324	1,549	15,494	19,625
Adeguamento S.S. 156	291,282	0,516	19,109	28,405	38,218	86,248
Dorsale Atina - Colli al Volturno	291,798	0,516	4,648	15,494	51,646	72,304
Pontina - A12 - Appia	1.136,205	1,549	6,197	6,714	103,291	117,751
Cisterna - Valmontone	309,874	1,033	6,714	4,648	46,481	58,876
Valichi appenninici toscani	297,996	0,516	2,066	5,165	15,494	23,241
Asse viario Fano - Grosseto	1.853,564	10,329	33,570	185,408	268,041	497,348
Asse viario Marche-Umbria e quadrilatero interno	1.807,599	10,329	20,658	82,633	206,583	320,203
Nodo di Perugia	335,697	7,747	7,747	46,481	92,962	154,937
Strada Tre Valli	196,254	2,582	27,372	51,646	62,491	144,091
Termini - Rieti	118,785	2,582	12,911	51,646	51,646	118,785
Rieti - L'Aquila - Navelli	73,698	1,033	5,681	12,395	14,461	33,570
Pedemontana Abruzzo - Marche	0,000	0,052	0,000	0,000	0,000	0,052
Galleria sicurezza Gran Sasso	64,299	1,033	0,000	1,653	1,859	4,545
Totali	9.055,659	43,689	178,435	613,654	1.326,055	2.161,833

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Opere	Costo	Previsioni di spesa				
		2002		2003	2004	Totale
		Prog.	Lavori			
Sud						
A1(Capua)-Domiziana e adeguam.	308,325	5,165	0,000	15,494	58,876	79,535
Teramo-Giulianova-S:Benedetto del Tronto	51,646	0,775	1,033	0,775	7,747	10,330
Foggia-Cerignola	105,357	1,549	0,000	7,747	30,987	40,283
Bari-Matera	135,312	0,671	0,000	6,559	9,658	16,888
Gioia del Colle-Matera	0,000	0,103	0,000	0,000	0,000	0,103
SS.172 dei Trulli	15,494	0,516	0,000	0,258	2,582	3,356
Ammodernam. S.S. 7 - S.S. 106	13,428	0,207	0,000	2,066	2,944	5,217
Maglie-S.Maria di Leuca	113,621	1,033	1,808	1,704	17,043	21,588
Bretella collegamento A1-A14 S.Vittore-Teroli	1.549,371	5,165	5,165	22,208	51,646	84,184
Benevento-Caserta-A1-Caianello-Grazzanise e var.Caserta	1.446,079	10,329	0,000	18,076	77,469	105,874
Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico Lauria-Candela	1.737,877	5,165	0,000	12,911	51,646	69,722
Salerno-Potenza-Bari	111,555	1,549	1,033	1,033	10,846	14,461
Murgia-Pollino	582,047	5,165	0,000	8,780	51,646	65,591
Corridoio Jonico Taranto-Sibari-Reggio Calabria	3.098,741	5,165	20,658	144,608	516,457	686,888
Totali	9.268,853	42,557	29,697	242,219	889,547	1.204,020

Opere	Costo	Previsioni di spesa				
		2002		2003	2004	Totale
		Prog.	Lavori			
Isole						
Asse autostr. Salerno-Reggio Calabria	13.449,054	10,329	397,672	1.085,076	2.160,856	0,000
Asse autostr. Palermo - Messina						
Asse autostr. Messina-Siracusa-Gela (*)						
Nord-Sud Camastra-Gela	725,105	2,582	6,197	91,413	134,279	234,471
Agrigento-Caltanissetta-A19	619,748	5,165	0,000	9,296	51,646	66,107
Ragusa-Catania	490,634	2,582	0,000	7,230	51,646	61,458
Gela-Agrigento-Trapani	1.032,914	5,165	0,000	10,329	51,646	67,140
Palermo-Agrigento	781,399	2,582	0,000	5,165	25,823	33,570
Piastra logistica euro mediterranea della Sardegna:						
Adeguamento S.S. 131 (Cagliari-Sassari. Nuoro-S.Teresa: di Gallura; S.S. Alghero; Porto di Olbia; Porto: Golfo Aranci: Porto Torres	1.165,127	5,165	28,353	133,814	195,221	362,553
Totali	18.263,981	33,570	432,222	1.342,323	2.671,117	825,299

(*) La delibera CIPE non ha suddiviso il costo delle opere per i tre singoli interventi autostradali.

Opere	Costo	Previsioni di spesa				
		2002		2003	2004	Totale
		Prog.	Lavori			
Ponte sullo stretto di Messina	4.957,986	20,658	0,000	77,469	258,228	356,355

Opere	Costo	Previsioni di spesa				
		2002		2003	2004	Totale
		Prog.	Lavori			
Totale Generale	60.791,985	215,669	922,082	3.211,072	6.928,066	7.622,956

5.6. La citata legge 443/01 («legge obiettivo») seguita dalle norme applicative (D.L.gs. 20 agosto 2002, n. 190) ha stabilito, all'art. 1, comma 2, principi e criteri direttivi da rispettare attraverso le seguenti principali fasi:

- la tecnica della finanza del progetto;
- termini perentori per la definizione delle procedure;
- attribuzione al CIPE del compito di valutare le proposte dei promotori;
- affidamento della realizzazione dell'opera ad un soggetto unico contraente generale o concessionario, mediante gara ad evidenza pubblica nel rispetto della disciplina della direttiva CEE n. 93/37 del 14 giugno 1993;
- specifiche deroghe alla vigente legislazione sui lavori pubblici;
- in caso di concessione, la possibilità di fissare la durata anche oltre i 30 anni;
- apposite procedure di collaudo delle opere.

L'obiettivo di velocizzare l'esecuzione dei lavori non è stato raggiunto, come specificato in seguito.

c) Contraente generale (General Contractor)

5.7 L'art. 9 del citato D.L.gs. n. 190/02, derogando all'art. 19 della legge quadro 11 febbraio 1994, n. 109 (c.d. Merloni) ha introdotto il criterio di affidamento dei lavori pubblici ad un Contraente generale (General Contractor), purché in possesso dei requisiti previsti dallo stesso articolo.

L'art. 16 del decreto n. 190/02 detta le norme derogatorie e transitorie nei confronti di quei progetti – definitivi ed esecutivi – di importo superiore a € 250.000.000.

5.8. Al riguardo occorre far presente che il regolamento attuativo dell'applicazione dell'istituto del Contraente Generale, già approvato dal Consiglio dei Ministri nel marzo del 2003, per essere varato, è in attesa del prescritto parere definitivo da parte del Consiglio di Stato, il quale si è pronunciato solo in via istruttoria, rilevando:

- carenza dei prescritti pareri obbligatori dei Ministeri di Attività Produttive, Beni Culturali e Lavoro, assolutamente indispensabili in quanto trattasi di un istituto innovativo. Chiede altresì una valutazione da parte del Dipartimento delle Politiche Comunitarie;
- scarsa precisazione dei requisiti dell'equilibrio tra l'attività organizzativa, che dovrebbe essere tipica e quella costruttiva che dovrebbe, invece, risultare secondaria;
- esistenza e persistenza delle difficoltà incontrate nell'applicazione del General Contractor, come rilevato dalle numerose pronunce dell'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici;
- previsione di un sistema sanzionatorio adeguato.

Allo stato, i bandi pubblicati dall'ANAS, per l'affidamento della realizzazione delle opere con l'istituto del General Contractor, sono tutti andati a buon fine.

5.9. Le direttive governative rivolte alla immediata realizzazione di grandi infrastrutture, si possono così riassumere:

- evitare il frazionamento delle opere più volte verificatosi, nel passato, arrivando ad atomizzare se non addirittura a polverizzare la realizzazione di un lavoro, come nel caso dell'affidamento del 1° tronco, 1° lotto, 1° stralcio della autostrada Salerno-Reggio Calabria, la cui lunghezza

complessiva è di appena 500 metri ⁽²⁾;

- economia nelle spese di pubblicità per le gare;
- limitare le innumerevoli aperture di cantieri, per la realizzazione di un'unica opera;
- eliminare le ripetute progettazioni affidate a una miriade di studi professionali con conseguente uniformità concettuale e di tempistica nella esecuzione;
- omogeneità nell'affidamento della direzione lavori non più a soggetti diversi ma ad un unico direttore responsabile;
- visione generale di tutto l'intervento senza bisogno di allocare tra loro le varie e frazionate progettazioni ed esecuzioni prese nella singolarità;
- riduzione dei termini posti per dare compiuti i lavori a beneficio della immediato utilizzo dell'opera da parte dell'utenza della strada;
- uniforme giudizio della unica commissione di collaudo preposta ad approvare l'opera con il suo esame finale.

d) Attività contrattuale

5.10. Nel 2002, l'ANAS S.p.A., a *livello centrale*, ha pubblicato n. 62 bandi di gara (2001: 17) inerenti alla progettazione e all'affidamento di lavori con una spesa di € 1.744,89 mln. (£. 3.378.578 mld.) comprensivi di € 59.313.960,26 per oneri di sicurezza (2001: € 533,11 mln.).

5.11. Nel 2002 l'incremento dei bandi di gara e delle aggiudicazioni evidenzia, a *livello centrale*, un incremento del 352% per le prime

⁽²⁾ Per i tempi di realizzazione Cfr. paragrafo 2.4., nota 2.