dell'utile, dovuti prevalentemente all'interruzione dell'accesso dal Traforo del Monte Bianco per le note cause incidentali. Infatti i maggiori utili conseguiti dalla Sitaf sono effetto di un movimento dei transiti nel traforo del Frejus.

Inoltre, sempre per la "Sitaf S.p.A.", gli utili dell'anno sono da riferirsi al bilancio 1999, e quelli dell'anno 2000, se si verificheranno, potranno andare a coprire eventuali perdite pregresse.

SITAF S.p.a. (partecipazione detenuta da ANAS. 34,5946 %)

Come è noto la gestione della SITAF S.p.a. è stata interessata dalle pesanti problematiche costituite da:

- debenza degli interessi per gli interventi del Fondo Centrale di Garanzia;
- ripristino degli interventi del Fondo stesso a copertura delle rate scadute e non pagate di CREDIOP ed INTERBANCA.

per un complessivo importo di 175 miliardi.

Data la rilevanza il Legislatore con l'art. 132, della Legge Finanziaria 2001 prevedeva la soluzione come di seguito riportato:

"La garanzia dello Stato sui mutui contratti e le obbligazioni emesse dalle società per azioni concessionarie per la costruzione e l'esercizio di autostrade di cui all'articolo 3 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modificazioni, deve intendersi riconosciuta solo per quei periodi nei quali è risultata prevalente la partecipazione pubblica e per quelli in cui tale prevalenza è venuta temporaneamente a mancare a causa delle trasformazioni o modificazioni di istituti di credito soci conseguenti alla applicazione della legge 30 1990, n. 218, nei limiti delle disponibilità di bilancio del Fondo centrale di garanzia."

In sede di revisione delle concessioni autostradali, ai sensi dell'articolo 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 468, il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, è autorizzato a

consentire, nel rispetto dei principi di diritto comunitario, senza oneri per lo Stato, la rimodulazione dei debiti conseguenti ad interventi in qualsiasi epoca effettuati, con eventuali aumenti controllati delle tariffe e con una determinazione negoziata degli interessi, dal Fondo centrale di garanzia.

Successivamente all'emanazione della norma, il Ministero del Tesoro ha richiesto all'Avvocatura dello Stato un parere in ordine all'interpretazione del secondo comma dell'articolo citato.

L'Avvocatura ha risposto con un parere, che nella sostanza afferma:

- che la norma è applicabile alla SITAF;
- che, ai fini della norma, la partecipazione pubblica può essere anche indiretta;
- che, ai fini del ripristino della garanzia occorre ripristinare la prevalenza pubblica che sia venuta temporaneamente a mancare.

Il Ministero del Tesoro, nel prendere atto del parere dell'Avvocatura dello Stato, ha condizionato il proprio nulla osta all'operatività della garanzia dello Stato alla "previa ricostituzione , in modo duraturo, della prevalenza della partecipazione pubblica nel capitale della Sitaf S.p.A.

Per fa fronte a tale esigenza i tre principali azionisti pubblici (Provincia di Torino, Comune di Torino ed ANAS), essendo gli unici al momento in grado di fornire la garanzia richiesta dal Ministero del Tesoro, hanno raggiunto un'intesa di massima per il perseguimento di tale finalità, ovviamente nel rispetto dei limiti normativi e di bilancio di ciascuno di loro, oltre che degli indirizzi strategici indicati dagli organi di vigilanza.

Il Consiglio di amministrazione della Società, nella riunione del 30.05.2001, ha deciso di convocare l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti per un aumento di capitale, riservato ai soci pubblici che saranno abilitati a sottoscriverlo, nella misura idonea a ripristinare la maggioranza pubblica statuaria.

Direzione Centrale Lavori

La complessiva attività che la Direzione Centrale Lavori ha svolto sull'intero territorio nazionale si articola nei seguenti processi funzionali:

- Progettazione definitiva ed esecutiva;
- Istruttoria tecnico-amministrativa progetti inviati dagli Uffici Periferici ;
- Appalto;
- Attività di controllo andamento lavori straordinari;
- Collaudo.

Tali attività sono svolte dai seguenti diversi uffici e servizi.

Servizio Esercizio: si interessa particolarmente della parte tecnico-amministrativa di tutte quelle attività propedeutiche o collaterali indispensabili come supporto delle attività primarie sopra indicate;

Ufficio Ambientale: si interessa di tutte le problematiche connesse con i rapporti con il Ministero dell'Ambiente e con le istruttorie della valutazione di impatto ambientale dei progetti;

Servizio Nuove Costruzioni: effettua il monitoraggio delle progettazioni e gestisce l'attività dell'Ufficio Geologico;

Uffici Intercompartimentali: svolgono attività istruttoria inerente progetti e perizie, sia di competenza della Direzione Generale che dei Compartimenti della viabilità, oltre che a coordinare l'attività dei Compartimenti medesimi ed a coadiuvare il Direttore Centrale nell'espletamento delle attività proprie della DCL.

Area Amministrativa (comprendente anche l'Ufficio Contratti): oltre a collaborare direttamente con gli Uffici Intercompartimentali nella attività istruttoria di progetti e perizie, ivi compresi i successivi provvedimenti di approvazione e appalto, si interessa direttamente della gestione del "contenzioso lavori".

Ufficio Rapporti con la U.E.: gestisce i rapporti con al Comunità Europea per le attività inserite nel Q.C.S. (Quadro Comunitario di Sostegno) interessandosi, inoltre, per la parte della viabilità statale, del Programma Operativo Nazionale Trasporti – Q.C.S. 2000-2006.

Infine, direttamente con gli Uffici alle dirette dipendenze del Direttore Centrale, viene svolta una attività di diretta collaborazione con la Direzione Programmazione per la redazione dei Programmi Triennali e conseguenti Accordi di Programma Annuali.

Alcuni dati, di particolare rilievo, ottenuti nel corso dell'anno 2000 sono di seguito elencati:

A) Lavori appaltati

In Direzione Generale

- Bandi di gara pubblicati n° 61 per un importo di circa 3.800 mld
- Gare esperite n° 20 per un importo di circa 1.100 mld
- Gare aggiudicate n° 25 per un importo di circa 1.300 mld

Nei Compartimenti

- Gare esperite — n° 2.837 per un importo di circa 978 mld

B) Valutazione di impatto ambientale

- Istruttorie in corso — n° 6
- Istruttorie concluse — n° 8

C) Contenzioso (art. 31/bis)

- Pratiche definite — n° 37 per un importo di circa 112 mld

D) Collaudi

- Contabilità revisionate — n° 82 per un importo di circa 1.350 mld
- Contabilità acquisite — n° 73 per un importo di circa 1.322 mld
- Contabilita finali liquidate — n° 55 per un importo di circa 3 mld

Direzione Centrale Progettazione, Programmazione, Studi e Rapporti con le Regioni ed altri Enti

Il servizio progettazione della Direzione Centrale Progettazione, Studi e Rapporti con le Regioni ed altri Enti è stato interessato, nell'esercizio 2000, dallo Studio di fattibilità dell'itinerario S. Vittore (A1) – Termoli (A14) con diramazione per Foggia.

L'itinerario dell'estesa circa 240 km di autostrada, affronta difficoltà tecniche elevatissime.

Lo studio ha riguardato attività geologiche – geotecniche, definizione di tracciati possibili, individuazione di elementi strutturali e di inquadramento ambientale.

Il servizio si è occupato inoltre della verifica dei progetti preliminari per i siti "Info Anas", della redazione del nuovo elenco prezzi e delle relative analisi, dell'informatizzazione della carta geologica d'Italia in scala 1:100.00, dell'aggiornamento del Capitolato Speciale d'Appalto e della redazione del "Manuale Tecnico della segnaletica stradale" e del "Manuale tecnico per la protezione del corpo stradale dalla caduta massi".

I funzionari sono stati parte attiva in gruppi di lavoro con il CNR per lo "Studio di linee guida per la realizzazione di un sistema di controllo preventivo della sicurezza stradale" e nel progetto, eseguito in convenzione con il CNR IRPI di Perugia ed il Dipartimento della Protezione Civile, di "sensibilità della rete stradale ai fenomeni franosi ed alle inondazioni".

Il servizio programmazione inoltre si è occupato della redazione degli elaborati programmatici relativi al triennio in corso con riferimento all'Accordo di Programma Annuale.

E' stato elaborato inoltre un piano per la programmazione pluriennale diviso per compartimenti e per itinerari principali.

Gli indirizzi operativi per la redazione del nuovo Programma Triennale per la viabilità 2000 – 2002 trovano riferimento essenzialmente nella direttiva programmatica 1999 – 2001 emanata dal Ministro dei LL. PP. non trascurando il quadro di riferimento più generale del Piano Generale dei Trasporti, le risoluzioni parlamentari e gli indirizzi della Unione Europea per la politica dei trasporti.

Detti indirizzi sono stati presi a base del precedente piano triennale e le nuove proposte sono articolate metodologicamente sulle linee già tracciate dal vecchio documento ed in stretta corrispondenza della logica di sistema contenuta nel piano stesso, sia pur tenendo conto delle nuove e mutate situazioni finanziarie ed operative maturatesi nel frattempo.

Sulla base di tali premesse è stato costruito il programma esecutivo degli interventi che è stato articolato e suddiviso in due grandi aree, una relativa agli interventi di Area Nazionale e una agli interventi di Area Regionale.

Il lavoro di analisi e valutazione del programma è stato articolato come segue:

- esame della documentazione disponibile ed esistente in merito alle iniziative da attivare;
- esame dello stato di attuazione del Piano Triennale 1997/1999 e di tutti gli altri programmi (Piano stralcio 1996, ex Articolo 2 e piani diversi);
- sintesi degli impegni finanziari esterni ed interni al programma;
- esame dello stato progettazioni di massima ed esecutive disponibili o di prossima attuazione;
- esame delle proposte contenute nei quaderni compartimentali e scaturenti dalle conferenze regionali e Stato – Regioni;
- rettificazioni degli indici di ripartizione regionale delle risorse in dipendenza della soppressione di quelli relativi alle province di Trento e Bolzano;

- predisposizione di studi e strumenti di supporto alle decisioni programmatiche e di intervento.

Centro Sperimentale Stradale di Cesano

Il Centro Sperimentale Stradale ha portato avanti nel corso del 2000, anche sulla base delle reiterate indicazioni e suggerimenti provenienti dai vertici e dagli organi collegiali dell'Ente, una intensa attività di riflessione e di confronto con analoghe realtà finalizzata all'aggiornamento dei propri obiettivi e delle proprie linee di azione alla luce delle mutate condizioni ambientali ed istituzionali, tenendo conto soprattutto delle ormai consolidate prospettive di imminente regionalizzazione. Da tale attività è emerso in maniera evidente la necessità di una riorganizzazione del Centro Sperimentale, indispensabile per garantire una maggiore efficacia ed efficienza di azione e propedeutica agli ulteriori sviluppi individuati come programmi ed ipotesi di lavoro. La riorganizzazione ha avuto come presupposti fondamentali la necessità di una maggiore flessibilità di azione e di un migliore utilizzo delle risorse disponibili attraverso un sistema di obiettivi, deleghe e responsabilizzazione sui risultati.

Per quanto riguarda le attività concretamente svolte, in questa sede sembra opportuno limitarsi solamente a poche ma significative notazioni. Innanzitutto rilevante è stato l'impegno profuso in numerosi progetti di ricerca, anche attraverso l'attivazione di collaborazioni con importanti soggetti del mondo scientifico ed accademico, tra cui occorre menzionare l'intensificata partecipazione ai vari progetti europei in tema di sicurezza stradale.

Una menzione merita anche lo sforzo intrapreso per garantire un importante ausilio alle attività di formazione ed aggiornamento dell'Ente e che ha già portato alla programmazione di numerosi corsi ad alto contenuto tecnico già realizzati o da realizzare nel prossimo futuro presso il Centro, in modo da veicolare in maniera adeguata all'interno dell'Ente le conoscenze tecniche e scientifiche di cui il Centro

stesso risulta ad oggi depositario. Tale azione va interpretata come il primo passo per configurare un nuovo polo formativo dell'Ente, all'interno del quale concentrare anche i necessari momenti di approfondimento e di confronto sulle esperienze realizzate e che troverà il suo principale riferimento nella programmata realizzazione del nuovo e funzionale Centro Convegni e Didattica, che sarà realizzato entro breve termine.

Per quanto concerne le attività produttive, grande attenzione è stata posta nel cercare di utilizzare al meglio la dotazione di laboratori mobili di cui si è attualmente in possesso. L'interesse suscitato dall'efficacia e dalla flessibilità di tali strutture, equipaggiate con macchinari ad alto rendimento, ha portato ad un attività intensa, limitata solamente dalle risorse umane al momento disponibili. Il successo ottenuto è tale da ipotizzare di poter far diventare in breve tempo i laboratori mobili il vero core-business del Centro, sia perché permettono una grande efficacia e tempestività nelle prove, sia perché garantiscono un supporto più adeguato alle attività di studio, ricerca e sperimentazione nonché un ausilio importante per l'attività di consulenza ad ampio raggio, che vada dalla costruzione alla manutenzione delle infrastrutture viarie e verso la quale si intende concentrare l'attenzione nel prossimo futuro. I laboratori mobili sono stati già utilizzati per l'effettuazione di prove presso i Compartimenti, presso le Concessionarie, presso Università e sono in corso numerosi ed ulteriori contatti con altri potenziali clienti.

Ovviamente non sono state trascurate le attività tradizionali relative alle prove realizzate presso i laboratori fissi, i quali sono in fase di ristrutturazione, anche per adeguarli alla vigente normativa in tema di sicurezza. La normativa in materia anzi è stata interpretata non tanto come un vincolo, quanto come una importante opportunità per addivenire ad una complessiva sistemazione ambientale del Centro, in maniera da renderlo maggiormente idoneo alle attività ed agli scopi istituzionali.

A fronte di tutte le attività sopra menzionate, sotto il profilo della spesa risultano impegni per 6.764 milioni di lire, di cui il 17% circa pagato. Lo scostamento riscontrato è da addebitare sia ad una residua, seppur diminuita, lentezza nei tempi e ritmi dei pagamenti ma, soprattutto, alla tipologia delle spese che,

essendo connesse ad esigenze di ristrutturazione dei laboratori, sono legate intrinsecamente ad orizzonti temporali di medio termine.

Per quanto riguarda invece le entrate è da sottolineare come esse risultino sostanzialmente stabili rispetto all'esercizio precedente. Tale dato, che potrebbe essere considerato già di per sé positivo alla luce dei fermi produttivi causati dalle citate ristrutturazioni, va però letto a sistema con ulteriori necessarie valutazioni. Vi è infatti da considerare come, in una ottica strettamente contabile, vengano rilevati come ricavi del Centro solamente quelli connessi a prestazioni effettuate nei confronti di soggetti terzi rispetto all'Ente, mentre non rilevino né i ricavi per le attività svolte direttamente a favore delle strutture dell'Ente, né i finanziamenti ottenuti direttamente dal Centro per attività di ricerca, che ad oggi sono gestiti con un capitolo accentrato. Inoltre, per addivenire ad una corretta valutazione delle attività, occorrerebbe considerare anche tutti i benefici apportati all'Ente dall'attività del Centro ad esempio in termini di formazione ed aggiornamento del personale tecnico.

Considerato che tali attività rivestono una notevole importanza (a titolo di mero esempio basti ricordare le campagne di controllo effettuate sulle concessionarie e tutta l'attività svolta a supporto delle Direzioni Lavori sull'Autostrada Salerno-Reggio Calabria) e che comunque esse comportano un considerevole consumo di risorse, risulta evidente come sia indispensabile tener conto di tali ulteriori aspetti per una qualsiasi analisi di redditività del Centro Sperimentale.

Ufficio Speciale Infrastrutture

L'Ufficio Speciale Infrastrutture nell'anno 2000 si è impegnato nello svolgimento delle seguenti attività principali:

1) Autostrada del GRA e RM-Fiumicino
2) A3 Autostrada SA-RC
3) A3 – A30 Raccordo Autostradale AV-SA
4) Strada a scorrimento veloce Foggia-S. Giovanni Rotondo
5) Studi e Ricerche

1) Autostrada del GRA e Roma-Fiumicino

L'attività relativa al GRA e alla RM-Fiumicino si articola a sua volta in n.4 programmi ben distinti ma che rispondono ad un unico disegno: quello di dedicare alla Capitale un anello metropolitano ed un collegamento all'aeroporto sicuri e scorrevoli.

1.1. – GRA – Opere Giubileo 2000

Sono state realizzate le opere di completamento e sono state avviate le procedure per la chiusura contabile ed il collaudo tecnico-amministrativo.

Tra tutte le opere inserite nel programma del Giubileo del 2000, gli unici ad essere stati completati entro il 31.12.1999 risultano quelli dell'ANAS, come risulta dal rapporto della Presidenza del Consiglio.

Infatti, nel corso dei lavori di altre amministrazioni sono stati definanziati il 15% degli interventi, per gravi ritardi sulle scadenze giubilari. Il restante 85% non ha completato le opere entro tale termine ed è dovuto ricorrere a proroghe consistenti.

1.2. - GRA Quadrante Nord Occidentale

E' stata portata a termine la progettazione definitiva ed esecutiva ed è stata ottenuta l'approvazione dei progetti alla Conferenza di Servizi ed al C.d.A.

All'adeguamento dell'autostrada del GRA, lunga complessivamente 68 km., si è provveduto in diverse fasi successive. I recenti lavori realizzati in concomitanza con la preparazione di Roma al Giubileo del 2000, ha permesso l'eliminazione dei numerosi "colli di bottiglia" costituiti dai restringimenti di carreggiata per il repentino passaggio dai i tratti a tre corsie ai tratti a due corsie.

Allo stato attuale ben 50 km., che rappresentano tre dei quattro quadranti del GRA, risultano già adeguati in modo continuativo da Castel Giubileo in senso orario fino all'Aurelia.

Resta, quindi, da adeguare il quarto quadrante (nord-occidentale) per raggiungere l'obiettivo di dedicare alla capitale un anello metropolitano sicuro e scorrevole.

I progetti definitivi relativi al Quadrante Nord-Ovest, che va dal km.0+450 al km.18+800 sono stati approvati dal C.d.A. dell'ANAS nella seduta del 31.08.2000, che ha dato mandato al Presidente di dar corso alle ulteriori fasi operative.

Tali progetti hanno ottenuto il parere favorevole della Conferenza dei Servizi in data 12.09.2000. Le osservazioni emerse in tale conferenza sono state recepite dai progettisti che hanno provveduto ad aggiornare i singoli progetti esecutivi che sono oggi all'esame.

Attualmente il Quadrante nord-occidentale, che è stato realizzato negli anni '70, è costituito da una piattaforma di larghezza media di 22,00 mt. a due carreggiate separate da un'aiuola spartitraffico di 2,00 mt. Ogni carreggiata presenta due corsie.

L'adeguamento previsto consiste nella trasformazione dell'attuale piattaforma in una nuova con caratteristiche che consentano fluidità di traffico ed una maggiore sicurezza, portando la larghezza complessiva a 33,50 mt. con tre corsie (da mt.3,75) per ogni senso di marcia, corsie di emergenza (da mt.3,50) e spartitraffico centrale da 4,00 mt. come stabilito dalle norme del CNR per una sezione autostradale, uniformando, quindi, la sezione con i tre quadranti già adeguati.

Il tipo di strada scelto corrisponde al tipo 1/b delle norme CNR con velocità di progetto tra i 110 ed i 140 km/h. Gli elementi geometrici dell'asse stradale sono stati scelti sulla base delle condizioni ottiche necessarie ai fini della sicurezza e del comfort di guida.

Al fine di evitare all'utenza ulteriori disagi derivanti da esecuzioni frazionate nel tempo, l'Ufficio Speciale Infrastrutture ha impostato una simultanea esecuzione delle opere degli otto lotti al fine, inoltre, di ottenere una economia di scala tra lotti contigui. E' stato, pertanto, redatto uno studio per il coordinamento delle fasi lavorative per il raggiungimento di tale obiettivo, nonché quello di ottenere la fruibilità delle opere anche nel corso dei lavori

1.3. - Informatizzazione del traffico sul GRA e Roma – Fiumicino

E' stata attivata la procedura d'appalto per la redazione del progetto esecutivo e la realizzazione delle opere.

Roma, come altre capitali europee, ha avviato un processo di ammodernamento delle sue strutture viarie non solo attraverso la terza corsia, ma soprattutto ottimizzando le strutture esistenti tramite le moderne tecniche di ITS (Intelligent Transport System).

Esse permettono di diffondere un'informazione in tempo reale sugli eventi della strada: traffico, incidenti, lavori, ecc., attraverso i pannelli a messaggio variabile o messaggi SMS (Short Message System) ed i bollettini radio, dirigendo il traffico in caso di congestione, su itinerari alternativi.

I sistemi d'informazione permettono, inoltre, di indicare la velocità consigliata sulla base delle condizioni atmosferiche, del piano viabile o degli avvenimenti che perturbano il normale flusso veicolare.

Il sistema permette il coordinamento delle informazioni in modo rapido ed efficace e fornisce dei validi strumenti di aiuto alla decisione dell'utente.

Il sistema di monitoraggio del GRA permetterà anche un migliore coordinamento della manutenzione e gestione della circolazione anche sulle vie consolari che ad esso si attestano.

Inoltre, tale strumento permette la gestione dei dati storici, utili all'analisi del traffico, nonché l'uso efficace della simulazione previsionale: statistiche e modellizzazione.

1.3. - Roma – Fiumicino – Viabilità accessoria

E' stata attivata la progettazione definitiva e lo Studio di Impatto Ambientale.

La Commissione per Roma Capitale, con delibera n. 7197 del 4.06.1997 poi approvata dal Ministero dei LL.PP. con Decreto del 24.06.1997, ha ratificato l'incarico all'ANAS per la progettazione della viabilità accessoria all'Autostrada Roma- Aeroporto di Fiumicino, in funzione della stretta interconnessione tra detta viabilità e l'autostrada.

L'ANAS, fermamente determinata nel confermare alla stessa la funzione di autostrada esclusivamente dedicata al traffico da e per l'Aeroporto di Fiumicino, ha escluso le funzioni di drenaggio

con la viabilità minore attraverso la realizzazione di nuovi svincoli se non a condizione dell'eliminazione della promiscuità della tipologia veicolare attualmente permessa in autostrada.

Tali connessioni potranno essere realizzate solo in dipendenza dell'esecuzione della viabilità accessoria, vietando, nel contempo, il transito sull'autostrada ai mezzi pesanti.

Gli Enti locali, al fine di promuovere uno studio per l'adeguamento e l'ammodernamento della viabilità accessoria, hanno dato mandato all'ANAS a eseguire il progetto preliminare; tale progetto ha avuto esito positivo nella Conferenza di Servizi tenutasi in data 10.03.1999.

Il Provveditore alle OO.PP. per il Lazio ha invitato, quindi, l'ANAS a procedere alla redazione del progetto definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale.

Le procedure di appalto per la redazione di tale progetto si sono concluse con le comunicazioni dell'esito di gara in data 9 Novembre 2000.

2) A3 – Autostrada SA/RC

L'attività relativa all'ammodernamento dell'autostrada si è incentrata nel dare impulso alle progettazioni, all'acquisizione dei pareri ed autorizzazioni ed al prosieguo delle fasi realizzative per l'utilizzo di tutte le somme finanziate.

Con i flussi finanziari resi disponibili si è proceduto ad avviare prioritariamente l'ammodernamento delle aree più antropizzate:

- area salernitana
- area cosentina
- area lametina (Porto di Gioia Tauro)

Da queste aree le lavorazioni si vanno estendendo a quelle circostanti via, via che le disponibilità finanziarie lo consentono e man mano che si aprono al traffico le tratte già adeguate così da assicurare funzionalità all'arteria.

L'ammodernamento non è soltanto in sede, ma anche in variante laddove le attuali caratteristiche plano-altimetriche non sono più congruenti con le nuove norme.

Per il rispetto assoluto dell'ambiente si prevede, nell'ambito dei lavori stradali, la rinaturalizzazione dei siti dismessi con rilevante impegno di spesa per l'ANAS.

Lo stato dell'arte attuale è il seguente:

- numero dei lotti 77
- lotti in esecuzione o in fase di consegna 28
- appalti in corso 5
- lotti in progettazione esecutiva 17
- lotti in progettazione definitiva 27.

I flussi finanziari finora assicurati sono i seguenti.

QCS	£. 330,1 MD
CIPE delibera 21.04.1999	£. 2.660,6 MD
CIPE delibera 84/2000	£. 244,0 MD

Il costo complessivo stimato è di circa £. 11.300 miliardi. Il completamento dell'ammodernamento, assicurando una erogazione continua dei flussi finanziari, può effettuarsi per il 2005.

3) A3 – A30 AV-SA

E' stato definito il progetto preliminare e lo studio di prefattibilità ambientale; è stata avviata la procedura per il bando della progettazione definitiva ed esecutiva per l'ammodernamento del collegamento autostradale A3 – A30 Avellino – Salerno.

4) S. Giovanni Rotondo