

potranno ottenere, *on line*, le certificazioni antimafia relative ai soggetti che partecipano agli appalti sotto soglia.

Si tratta del primo *step* di un percorso di informatizzazione delle Prefetture che dovrebbe portare alla completa automazione di tutto l'*iter* amministrativo concernente la certificazione antimafia previsto dal D.P.R. 3 giugno 1998, n. 252.

Il coordinamento di tale sperimentazione è affidato all'Unità Legalità e Trasparenza.

#### **4.14. Attività di ricerca e innovazione**

##### **4.14.1. Profili organizzativi**

Si è detto più indietro che la Condirezione generale tecnica sovrintende ad una nuova unità organizzativa, competente per la ricerca e l'innovazione e la cui finalità è quella di fornire il necessario supporto alle varie direzioni della stessa Condirezione generale, come anche alle altre Condirezioni generali, in materia di selezione e impiego di materiali, strumenti operative e tecnologie ad elevato contenuto di innovazione.

##### **4.14.2. Il Centro Sperimentale Stradale di Cesano**

Un particolare impegno è stato riservato dalla Società fin dalla sua costituzione nell'opera di potenziamento e riqualificazione del Centro di Cesano.

Nella precedente relazione è stata riportata l'attività svolta dal Centro nel 2007, imperniata sul completamento del Progetto SMART (Sistemi di monitoraggio automatico per il rilievo del traffico), sull'analisi delle tecnologie di monitoraggio del traffico in termini di volume, tipologia, peso e velocità, sul sistema Scrim di controllo e misurazione delle pavimentazioni stradali e sullo sviluppo dei controlli di parametri illuminotecnici per gli impianti di illuminazione pubblica.

Nel 2008 il CSS di Cesano ha predisposto, in ossequio alle normative europee di settore, un capitolato che nella sua prima parte contiene linee guida per soluzioni più idonee allo stato delle pavimentazioni esistenti, alle condizioni di traffico ed alla vita utile di progetto, con l'intento di ridurre costi e trasposti, preservare l'ambiente.

La seconda parte indica i criteri di fabbricazione e posa in opera delle miscele indicate nella prima parte (ma anche materiali artificiali), mentre la

terza parte ha per oggetto l'assegnazione agli strati finiti di livelli prestazionali, misurabili con apposite macchine ad alto rendimento. Da ultimo prevede l'esecuzione delle prove secondo le normative UNI-EN e marcatura CE.

I servizi richiesti al Centro vanno sempre più spostandosi dalla mera esecuzione delle prove tradizionali «di laboratorio» alle verifiche e rilevazioni «di alto rendimento» in tema di pavimentazioni, segnaletica, acustica, prove dinamiche sui viadotti, ecc., come è dimostrato dalla seguente tabella, relativa al fatturato degli anni 2002-2007.

#### Fatturato interno del Centro di Cesano nel 2008

Anni	Laboratori	Alto rendimento	Totale fatturato
2002	579.603,05	10.586,30	590.189,35
2003	915.638,94	354.229,40	1.269.868,34
2004	565.562,10	426.094,00	991.656,10
2005	820.714,35	517.353,35	1.338.067,70
2006	690.513,00	676.886,80	1.367.399,80
2007	768.365,85	1.335.548,20	2.103.914,05
2008	964.334,30	933.712,00	1.898.046,30

Nel 2008 è proseguita la crescita, seppur limitata (3,28%), del fatturato relativo al laboratorio, mentre per contro si è registrata una consistente diminuzione delle attività di "alto rendimento" (-30%), il che ha comportato una contrazione del fatturato del Centro del 14.42%.

#### 4.15. Attività internazionale

Nel corso del 2008 la Società, attraverso una propria apposita struttura (Unità internazionale) ha proseguito le attività commerciali, promozionali e istituzionali nei confronti di numerosi Paesi, tra i quali in particolare l'Algeria ed il Venezuela.

Per quanto riguarda anzitutto l'Algeria, l'elemento di maggior rilievo dell'attività è costituito dall'avvio, a seguito sull'aggiudicazione della gara internazionale, della commessa relativa al controllo ed alla direzione dei lavori del Lotto Est dell'Autostrada Est-Ovest algerina.

Il contratto, del valore di circa 88 mln/euro di cui 45 in quota ANAS, è entrato in vigore il 24 settembre 2008, data in cui l'Agence Nationale des Autoroutes, facendo seguito all'approvazione formale del contratto da parte della Commission Nationale des Marchés (CNM) nell'agosto 2008, ha dato avvio alle relative attività.

Con riguardo al descritto progetto, ANAS si occupa, oltre che della conduzione

della commessa in qualità di mandataria, anche della gestione diretta di 3 lotti distribuiti lungo i 400 km del progetto.

Quanto al Venezuela, nel quadro del protocollo d'intesa siglato tra ANAS e il Ministero delle Infrastrutture venezuelano il 29 novembre 2005 e della successiva convenzione del 27 febbraio 2008, tra il Distretto Metropolitano di Caracas e ANAS è stato sottoscritto in data 14 ottobre 2008 il contratto relativo all'attività di *project management and control* per la progettazione, l'assistenza tecnica e la direzione dei lavori di realizzazione del nuovo sistema stradale di Caracas, comprensivo di un anello periferico autostradale, nonché lo sviluppo di studi e progetti speciali (*disaster management*, catasto stradale, infomobilità), l'assistenza per lo sviluppo, l'operatività ed il potenziamento istituzionale dell'Istituto Metropolitano de Caracas).

L'entrata in vigore del contratto, il cui importo ammonta a circa 470 mln/euro in cinque anni, è subordinata alla sottoscrizione di un ulteriore accordo con il Ministero delle Finanze venezuelano che garantisca la copertura finanziaria del progetto.

Sono infine proseguite portandole a conclusione nel corso del 2008 le attività precedentemente avviate relative alle seguenti commesse:

- IRAQ: lo studio di fattibilità del proto di Al Faw (ora indicato come «Basrah Grand Port»), condotto nell'ambito del contratto «Rete di Trasporto multimodale del Sud d'Iraq», affidato al Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq (CIITI); nel mese di dicembre 2008, l'Anas ha consegnato al Ministero degli Affari Esteri (MAE) e ai referenti tecnici iracheni la versione definitiva dello studio di fattibilità del proto di Al Faw (ora indicato come «Basrah Grand Port») ultimando le attività relative allo Studio Trasportistico del Sud Iraq;
- Corridoio VIII: lo studio sviluppato nell'ambito del contratto denominato «Assistenza tecnica al Segretariato di Bari per i Corridoio VIII nel coordinamento del Gruppo di Lavoro multinazionale per lo studio e lo sviluppo della rete stradale del Corridoio VIII», dedicato alle condizioni attuali e alle prospettive di sviluppo delle infrastrutture stradali del Corridoio VIII, è stato nel mese di dicembre 2008. Nel mese di marzo 2009, lo studio è stato presentato allo Steering Committee che ha ricevuto lettere di supporto e condivisione da parte dei Ministri dei Trasporti dei Paesi coinvolti;

#### **4.16. Realizzazione del catasto stradale**

L' ANAS, in un'ottica di miglioramento e ottimizzazione della gestione delle attività interne, sta realizzando un complesso Sistema Catasto Strade Anas.

Tale sistema consentirà:

- una conoscenza puntuale di tutta la rete ed il patrimonio stradale gestito, comprensivo delle opere d'arte e dei manufatti. Conoscenza che si spinge fino alla determinazione dello stato di conservazione e di ammaloramento delle stesse;
- la regolarizzazione di quanto non censito o abusivo, con evidenti riflessi sulle entrate;
- la condivisione, di tutte le banche dati generate, con l'intera struttura societaria;
- una migliore pianificazione e programmazione delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria;
- un notevole aiuto alle attività di progettazione.

La prima fase di censimento del patrimonio stradale e realizzazione del Sistema di Gestione basato su di un grafico di rete ed un Sistema Geografico di Riferimento (GIS), è stata conclusa.

Tale fase è stata realizzata attraverso una gara suddivisa in 3 lotti geografici, la quale prevedeva la realizzazione di "rilievi in alto rendimento" (RAR) attraverso l'utilizzo di laboratori mobili in grado di acquisire, fotografare e classificare i parametri relativi all'individuazione del tracciato, dei percorsi e di classificare tutti gli elementi in vista.

I dati consegnati sono stati trasferiti ai vari compartimenti per l'utilizzo. Contestualmente sono stati consegnati al Servizio Sistemi Informativi, per il loro inserimento all'interno del Software di gestione Catasto Strade, precedentemente realizzato (Alice). Al momento si sta procedendo alla messa a regime del sistema su scala nazionale.

A completamento della programmata realizzazione del Sistema Catasto Strade, il Servizio Viabilità/Area Catasto Strade, ha realizzato, nel corso del 2008, i seguenti progetti:

1. Progetto per il servizio del rilievo e l'accatastamento delle opere d'arte, dei manufatti e delle pertinenze. Per le Regioni Veneto Umbria e Calabria Il progetto consiste nello svolgimento dell'accatastamento mediante rilievo delle opere d'arte e dei manufatti presenti lungo le strade statali della viabilità ANAS e le relative attività previste sono:

- Rilevazione geografica, tecnica, geometrica, anagrafica, costruttiva, manutentiva e dello stato di conservazione (visiva) di ogni singolo manufatto o opera d'arte;
- Individuazione e descrizione degli ammaloramenti presenti con l'indicazione delle successive indagini strumentali di approfondimento necessarie per meglio individuare lo stato di degrado;
- Compilazione delle schede (di accatastamento e di ispezione), anche su supporto informatico;
- Reperimento di tutti quei dati necessari a rendere complete le schede (anagrafici, amministrativi, degli interventi eseguiti), da reperire presso le sedi compartimentali Anas. Inserimento delle schede nel sistema Catasto Strade;
- Sono ricomprese nel progetto la rasterizzazione e la scannerizzazione degli elaborati tecnici esistenti nell'archivio Anas, per almeno il 40% delle opere maggiori (gallerie, ponti, viadotti, sottopassi);
- Per il 30% delle opere maggiori di cui non sono presenti negli archivi Anas i disegni di cui sopra, si dovrà procedere, nell'ambito dell'appalto, al rilievo e alla relativa restituzione attraverso tecnologia "Scanner Laser".

I progetti delle tre Regioni sono stati approvati dal Consiglio d'Amministrazione con delibera n.130 in data 30 luglio 2008 per un importo di circa 6 milioni di euro. Le relative gare sono in fase di aggiudicazione.

## 2. Progetto per l'adeguamento sismico e diagnostico

Con OPCM n. 3274 del 20/03/2003 "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica" e successive disposizioni attuative del 21/10/2003 (Dipartimento della Protezione Civile), la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha emanato indicazioni sulle verifiche tecniche da effettuare e gli eventuali interventi da realizzare su edifici ed opere infrastrutturali, la cui funzionalità, durante gli eventi sismici, assuma rilievo fondamentale per le finalità della Protezione Civile e/o possa assumere rilevanza strategica in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso.

L'Anas, in accordo con la Protezione Civile, deve procedere alle verifiche sismiche sulle opere d'arte e gli edifici in gestione.

L'Unità Organizzativa/Servizio Viabilità – Area Catasto Strade ha provveduto alla realizzazione, all'approvazione, il progetto è stato approvato dal CDA Anas per un importo di € 19.482.306,56 suddiviso su tre aree e all'appalto dei progetti per l'adeguamento sismico delle opere d'arte e degli edifici Anas.

3. Progetto del Sistema di gestione della cartografia catastale Anas

Il Servizio ha provveduto alla realizzazione del progetto del Sistema di gestione della cartografia catastale georeferenziata per tutta la rete stradale Anas.

Il Sistema sarà costituito da un database territoriale integrato (DBTI) in cui confluiranno i dati provenienti dall'agenzia del territorio (Catasto Terreni), con possibilità di aggiornamento automatico e le informazioni cartografiche presenti nel SIT in uso presso la Società. La banca dati, composta da dati geografici, dati alfanumerici e da una raccolta documentale (filmati, foto, schede, ecc.) potrà essere resa disponibile attraverso la rete Intranet/Internet della Società, a tutti i soggetti interessati anche in modo personalizzato, attraverso cioè applicazioni diverse, in base alle esigenze di consultazione ed analisi ed alle possibilità di modifica di cui l'utente necessita.

Il Sistema, progettato dall'Unità Ricerca Innovazione/ Servizio Viabilità/Area Catasto Strade Espropri, consentirà infatti:

- o una conoscenza puntuale della cartografia catastale di tutta la rete stradale Anas;
- o la condivisione, della cartografia e delle relative banche dati generate, con l'intera struttura societaria;
- o la regolarizzazione di quanto non censito o abusivo, con evidenti riflessi sulle entrate;
- o un supporto alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria;
- o un notevole aiuto alle attività di progettazione espropriativa.

#### **4.17. Gestione delle licenze e concessioni**

Quella delle licenze e concessioni sul sedime stradale rappresenta una delle maggiori criticità della gestione, tenuto conto dell'alto tasso di abusivismo e conseguentemente di elusione del pagamento del canone.

Nel corso del 2008 è proseguita l'attività di emersione delle posizioni relative all'uso del sedime stradale (attraversamenti, affiancamenti e accessi) sprovviste della prescritta autorizzazione in forma di licenze e concessioni.

In particolare, sono state completate le attività del Progetto Pilota Piemonte, con la conseguente regolarizzazione di gran parte delle posizioni monitorate su quel territorio<sup>25</sup>.

E' stato inoltre completato il progetto di rinnovo delle concessioni c.d. "una tantum" (con pagamento anticipato per l'intera durata della concessione) scadute, mediante attivazione di contratti allineati con quelli degli utenti con pagamento del canone su base annuale.

Appare quanto mai necessario proseguire sulla strada di un completo monitoraggio delle posizioni irregolari – esteso cioè all'intero territorio nazionale -, per la cui individuazione e regolarizzazione gioverebbe l'attivazione di un valido sistema informativo interconnesso con quello integrato (SAP) appena entrato in funzione.

Un'apposita indagine sullo stato di tale comparto gestionale è stata condotta dalla Ragioneria Generale dello Stato – Ispettorato generale di finanza -, sulle cui conclusioni la Corte si riserva di riferire nella prossima relazione.

#### **4.18. Convenzioni con le Regioni. Rinvio.**

Nel 2008 è proseguita l'attività, iniziata nel 2007 in stretto coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture, diretta al raggiungimento di intese con le Regioni finalizzate alla costituzione di società partecipate a livello paritetico.

Più dettagliati elementi informativi su tale azione, qualificata come forma di «federalismo stradale», sono stati forniti più indietro al § 1.3, cui si rinvia, ed al successivo capitolo 7, relativo alle partecipazioni.

#### **4.19. Stato delle principali opere sulla rete autostradale in gestione diretta ANAS**

Di seguito si riportano i dati relativi a principali tronchi autostradali in diretta gestione di ANAS.

<sup>25</sup> Il Progetto si basa sull'azione di un Tavolo tecnico presieduto dalla Regione Piemonte – Assessorato ai trasporti e alla mobilità -, nell'ambito del quale si sono svolti incontri con i rappresentanti degli enti territoriali interessati.

**Elenco ed estensione delle principali opere sulla rete  
autostradale in gestione diretta Anas**

<b>Tratte gestite</b>	<b>Km rete</b>
A3 Salerno-Reggio Calabria	443,4
A19 Palermo-Catania	193,8
A29 Palermo-Mazara del Vallo (*)	119,0
GRA Grande Raccordo Anulare di Roma	68,2
A29 Alcamo-Trapani	47,4
Roma-Fiumicino	18,5
<b>Totale</b>	<b>890,3</b>

(\*) compreso raccordo per Punta Raisi.

**4.19.1. Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria**

In quanto inclusa tra le opere strategiche nazionali, l'A3 si giova delle particolari procedure previste dalla Legge obiettivo, ivi incluso il ricorso allo strumento del *general contractor*.

Gli stanziamenti ad oggi resi disponibili per la nuova autostrada ammontano a 6,02 mld/euro.

Come si rileva dal Rapporto della Commissione tecnica per la finanza pubblica del giugno 2008 sulla revisione della spesa<sup>26</sup>, il costo dell'opera è aumentato in nove anni del 205%, ma in proposito è da tener presente che le prescrizioni scaturite dalle varie conferenze dei servizi che si sono susseguite dopo le approvazioni dei progetti definitivi redatti da ANAS hanno elevato di oltre il 40% la parte di tracciato da eseguire fuori sede, comprendente nuove gallerie e viadotti non previsti nel progetto originario.

A seguito di tali scostamenti, il valore complessivo dell'opera accertato dal CIPE e riportato nelle delibere 92/2002 e 14/2004, è salito a complessivi 7,3 mld/euro per essere poi rideterminato in 9,7 mld/euro (+32%) dal Dpef 2009-2013, con una differenza in più di 2,4 mld/euro, peraltro suscettibili di un ulteriore incremento derivante dai costi aggiuntivi che scaturiranno dalla progettazione del percorso ancora da realizzare; costi destinati probabilmente ad essere solo in parte coperti dai fondi destinati alle infrastrutture, di cui alle deliberazioni del CIPE del dicembre 2008 e del 6 marzo 2009.

Il progetto in essere è suddiviso in 57 interventi, articolati in 11 macrolotti – comprendenti 6 macrolotti e 5 loro partizioni -, 46 lotti e 4 svincoli.

Dei 57 interventi previsti, al maggio 2009 risultavano ultimati e fruibili – come comunicato dal Presidente nel Cda del 28 maggio 2009 - 26 interventi, mentre i restanti 31 risultavano così suddivisi:

<sup>26</sup> Pag.131 del Rapporto della Commissione tecnica.



- 14 interventi regolarmente cantierati ed in esecuzione, con apertura al traffico prevista entro il 1° semestre 2012;
- 3 interventi appaltati e non cantierizzati;
- 4 interventi in fase di gara.

Al maggio 2009 rispetto a lavori ultimati, in corso o appaltati per 370 km, pari all'83,5% dell'intero tracciato di 443 km, quelli non ancora aggiudicati, pur se in avanzata fase di progettazione, riguardavano 73 km, pari al 16,5% del tracciato stesso.

In particolare, a tutt'oggi risulta ultimato soltanto uno dei macrolotti, quello relativo alla tratta Sicignano degli Alburni-Atena Lucana, corrispondente al macrolotto n. 1, di un'estensione di km 28,5, pari al 6,4% dell'intero tracciato.

Di seguito si riporta la situazione dei lavori relativi ai singoli macrolotti aggiornata al maggio 2009.

#### **Macrolotto n. 1**

E' compreso tra il km 53,800 (svincolo di Sicignano degli Alburni incluso) ed il km 82,330 (svincolo di Atena Lucana escluso), con un'estensione complessiva di km 28,530 ed un importo netto dell'investimento di 597,041 mln/euro. I lavori, aggiudicati per un importo netto di 445.277 mln/euro, sono terminati nel luglio 2008 e l'intero tratto è stato aperto al traffico.

#### **Macrolotto n. 2**

E' compreso tra il km 108+000 (viadotto Calore) ed il km 139+000 (svincolo di Lauria Nord), con un'estensione complessiva di 31 km ed un importo netto dell'investimento di 862,599 mln/euro. I lavori, aggiudicati per un importo netto di 654,516 mln/euro, nel maggio 2009 presentavano uno stato di avanzamento del 15%.

#### **Macrolotto n. 3 (parte 1)**

Si estende dal km 139+000 al km 148+000, per un importo di 532,750 mln/euro con progetto definitivo redatto ed approvato in data 10 maggio 2007. Gara pubblicata in data 8 agosto 2007, offerte consegnate il 5 giugno 2008, gara risultante ancora aperta alla data del maggio 2009.

#### **Macrolotto n. 3 (parte 2)**

Si estende dal km 153+400 al km 173+900, per un importo di 654,370 mln/euro, con progetto definitivo redatto ed approvato in data 28 giugno 2007, gara pubblicata in data 8 agosto 2007, gara risultante ancora aperta alla data del maggio 2009 in relazione alla verifica di un'anomalia del

procedimento.

**Macrolotto n. 3 (parte 3)**

Si estende dal km 173+900 al km 185+000, per un importo di 287,040 mln/euro con progetto definitivo redatto ed approvato in data 28 giugno 2007, gara pubblicata in data 14 dicembre 2007 ed aggiudicata definitivamente in data 12 novembre 2008. La stipula del contratto è avvenuta in data 3 marzo 2009.

**Macrolotto n. 3 (parte 4)**

Si estende dal km 185+000 al km 206+500, con un'estensione di 21,500 km ed un importo lordo di massima pari a 598 mln/euro. E' in corso l'approntamento del progetto definitivo per la successiva approvazione e l'invio al CIPE. Si prevede di avviare la procedura di gara a contraente generale entro dicembre 2010;

**Macrolotto 4 (parte 1)**

Si estende dal km 259+700 al km 270+700. L'importo dell'intervento è pari a 605,00 mln/euro. E' in corso la stesura del progetto definitivo per l'approvazione e l'invio al CIPE, che si reputa possa approvare lo stesso entro il dicembre 2009. L'avvio della gara per l'aggiudicazione al contraente generale è previsto per il febbraio 2010.

**Macrolotto 4 (parte 2)**

Si estende dal km 270+700 al km 286+000. L'importo dell'intervento è pari a 780,78 mln/euro. Il progetto definitivo è stato approvato dal CdA il 28 luglio 2008, e l'avvio delle procedure CIPE è avvenuto nel mese di novembre 2008, mentre il procedimento di gara è previsto per il mese di novembre 2009.

**Macrolotto 4 bis**

E' compreso tra il km 286+000 (svincolo di Altilia-Grimaldi) ed il km 304+200 (svincolo di Falerna), ha un'estensione complessiva di 18,200 km ed un importo netto dell'investimento, dopo l'approvazione del progetto esecutivo, pari a 444,801 mln/euro. I lavori, aggiudicati per un importo netto di 328,257 mln/euro, al maggio 2009 presentavano uno stato di avanzamento del 4%.

**Macrolotto 5**

Compreso tra il km 393+500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) ed il km 423+300 (svincolo di Scilla escluso), ha un'estensione complessiva di km. 28,9 ed un importo netto dell'investimento, dopo l'approvazione del

progetto esecutivo, di 1.065,2 mln/euro. I lavori, aggiudicati per un importo netto di 793,186 mln/euro, al maggio 2009 presentavano uno stato di avanzamento del 41%.

#### **Macrolotto 6**

E' compreso tra il km 423+300 (svincolo di Scilla) ed il km 442+920 (Reggio Calabria), ha un'estensione complessiva di 19,620 km per un importo netto dell'investimento, dopo l'approvazione del progetto esecutivo, di 634.222 mln/euro. I lavori, aggiudicati per un importo netto di 479.949 mln/euro, al maggio 2009 presentavano uno stato di avanzamento del 5%. Non sfugge l'estremo ritardo nell'avanzamento dell'opera dal 2002 ad oggi – riguardante praticamente tutti i macrolotti, con la sola eccezione dei macrolotti 1 (lavori terminati) e 5 (peraltro con uno stato di avanzamento dei lavori limitato al 41%) -, dovuto prevalentemente a vicende relative alle procedure progettuali, di approvazione e di gara.

#### **4.19.2. SS 106 Corridoio Jonico**

La SS 106 "Jonica" si estende da Taranto a Reggio Calabria per km. 491, di cui km. 39 nella Regione Puglia, km. 37 nella Regione Basilicata e km. 415 nella Regione Calabria.

L'ampliamento a 4 corsie è stato già effettuato per l'intero tratto pugliese, per 26 km del tratto lucano (per il quale è in corso l'adeguamento per circa altri 8 km) e per circa 12 km del tratto calabrese, i cui interventi sono suddivisi in 12 megalotti da affidare a contraente generale e in 2 appalti integrati, per un investimento complessivo di circa 15 miliardi di euro.

Al 31 dicembre 2008 la situazione dei lavori risultava la seguente:

- n. 4 appalti per un valore totale (importo lordo di progetto) di circa 1.267,5 mln/euro risultavano in corso di esecuzione;
- n. 2 lavori risultavano sospesi e/o sequestrati dall'Autorità Giudiziaria per un valore totale (importo lordo di progetto) di 265 mln/euro;
- n. 1 lavoro risultava appaltato e ancora in fase di cantierizzazione per un importo lordo di progetto pari a circa 11,8 mln/euro.

Sono tuttora in corso di progettazione n. 11 lotti per circa 14 mln/euro, mentre per il megalotto 3 Sibari-S.S. 534 e Roseto Splulico (Sibari) - 1° stralcio - è stato avviato il procedimento di gara con la pubblicazione del relativo bando.

L'aggiudicazione dell'appalto risulta subordinata al reperimento della parte

di finanziamento ancora mancante, per la quale è intervenuta la delibera CIPE del marzo 2009.

Al maggio 2009 la situazione dei megalotti 1 e 2 e di alcuni singoli lotti era la seguente:

**Megalotto n. 1** (Locri): ha un'estensione complessiva di circa 22,000 km e l'importo netto dell'investimento è pari a 483,57 mln/euro. I lavori, tuttora in corso, sono stati aggiudicati per un importo netto di 353,83 mln/euro.

**Megalotto n. 2** (Catanzaro): ha un'estensione complessiva di circa 30 km per un importo netto dell'investimento pari a 652,4 mln/euro. I lavori, tuttora in corso, sono stati aggiudicati per un importo netto di 495,1 mln/euro.

**Megalotto n. 3**: il CIPE, nella seduta dell'8 maggio 2009, ha comunicato l'avvenuto completamento della relativa attività istruttoria.

**Megalotto n. 4, lotto 9** (Fiume Basento-Pisticci), dal km 444+653 al km 452+745: ha un'estensione complessiva di circa 8 km per un importo netto dell'investimento pari a circa 59,3 mln/euro. I lavori, aggiudicati per un importo netto di circa 37,6 mln/euro, al maggio 2009 presentavano uno stato di avanzamento del 90%.

**Completamento del raccordo di Montegiordano** (8° tratto Amendolara-Nuova Siri, raccordo tra il 3° ed il 4° lotto, 1° stralcio dal km 405+950 al km 406+500): ha un'estensione complessiva di circa 1 km per un importo netto dell'investimento di 4,1 mln/euro. I lavori, aggiudicati per un importo netto di 2,7 mln/euro, al maggio 2009 presentavano uno stato di avanzamento del 66%.

#### **Cantieri sequestrati**

Al 31 dicembre 2008 risultavano sequestrati dall'A.G. i cantieri relativi ai seguenti lavori:

- a) lavori di costruzione della variante dell'abitato di Palazzi (2° lotto)** dal km 49+485 al km 51+750 per un importo lordo di progetto pari a 134 mln/euro. Cantiere sequestrato in data 11 febbraio 2008;
- b) lavori di costruzione delle variante dell'abitato di Marina di Gioiosa** dal km 107+000 al km 110+550, compreso lo svincolo di "Gioiosa Est", per un importo lordo di progetto pari a 131 mln/euro. Cantiere sequestrato in data 31 marzo 2008;

I rimanenti 10 megalotti sono in fase di progettazione.

E' prevista l'integrazione della nuova Ionica con l'Autostrada Salerno-Reggio

Calabria mediante la realizzazione delle trasversali di collegamento, già in parte in esecuzione come la trasversale "delle Sere".

Da quanto sopra emerge l'estrema lentezza del ritmo di esecuzione dell'opera, dovuta alle difficoltà di reperimento dei finanziamenti e, almeno in parte, ad evidenti infiltrazioni mafiose, comprovate dall'avvenuto sequestro giudiziario di due cantieri.

#### **4.19.3. A19 Palermo-Catania**

Alla fine del 2007 risultavano ultimati lavori di riqualifica e manutenzione straordinaria per circa 22 mln/euro, mentre per circa 68 mln/euro i lavori risultavano ancora in corso di esecuzione.

#### **4.19.4. A29 Palermo-Mazara del Vallo**

Alla fine del 2007 risultavano ultimati lavori di riqualificazione e manutenzione straordinaria per circa 46,6 mln/euro, mentre per circa 40 mln/euro i lavori risultavano ancora in corso di esecuzione.

#### **4.19.5. Autostrada Catania-Siracusa**

Si estende per circa 70 km.

Nel marzo 2005 ANAS ha avviato i lavori di completamento dell'Autostrada Catania-Siracusa, i quali riguardano il completamento delle infrastrutture viarie di collegamento tra le due città con caratteristiche autostradali (due corsie di 3,75 metri per ogni senso di marcia, una corsia di emergenza di 3 metri e uno spartitraffico centrale).

Il lotto ha un'estensione complessiva di 27 km per un importo netto dell'investimento pari a circa 728,3 mln/euro. I lavori, aggiudicati per un importo netto di 545.705 mln/euro (comprensivo di n. 3 perizia di variante), al maggio 2009 presentavano uno stato di avanzamento dell'80%.

#### **4.19.6. Grande Raccordo Anulare di Roma**

Si estende per circa km. 70 ed è intersecato da grandi arterie nazionali e da tre itinerari europei (E35, E45 ed E80).

E' previsto un intervento di ampliamento dell'autostrada portandola a tre corsie per l'intero percorso, nonché con l'ammodernamento del tratto di

18,5 km. compreso nel Quadrante Nord-Ovest, con un impegno finanziario di circa 613 mln/euro.

Nel corso del 2008 sono stati completati i lavori relativi al Quadrante Nord Ovest per un'estensione di circa 17 km, già in esercizio.

**4.19.7. Autostrada Roma-Fiumicino**

Si estende per km. 18,5. Sono in corso lavori di viabilità complanare di collegamento con il nuovo impianto della Fiera di Roma per un importo complessivo di circa 103,1 mln/euro, di cui 82,2 per lavori. L'avanzamento dei lavori, a fine 2008, risultava pari a circa il 98% dell'importo (con un aumento dell'1% rispetto al 2007).

## 5. Il sistema concessorio

### 5.1. Quadro generale delle concessionarie

Al 31 dicembre 2008 il servizio autostradale in regime concessorio risultava gestito da n. 25 società, delle quali si fornisce di seguito l'elenco in ordine di chilometraggio delle rispettive tratte autostradali in esercizio.

<b>Società Concessionarie</b>	<b>Km di esercizio</b>
Autostrade per l'Italia	2.854,6
Autostrada del Brennero	314,0
Strada dei Parchi	281,4
Consorzio Autostrade Siciliane	268,2
Milano Serravalle - Milano Tangenziali	177,6
Autostrada Brescia-Padova	182,5
Autovie Venete	189,0
SATAP Tronco A21	164,9
SALT Ligure Toscana	154,9
ATIVA	155,8
SATAP Tronco A4	127,0
Torino-Savona	130,9
Autostrada dei Fiori	113,3
Autocamionale della Cisa	101,0
Autostrade Centro Padane	88,6
SITAF (Traforo del Frejus) (*)	82,5
Soc. Autostrade Valdostane (SAV)	67,4
Autostrade Meridionali (SAM)	51,6
Autostrada di Venezia e Padova	41,8
Società Autostrada Tirrenica (SAT)	36,6
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (RAV)	32,4
Tangenziale di Napoli	20,2
Trafo del Monte Bianco (*)	5,8
Trafo del Gran San Bernardo (*)	12,8
Autostrada Asti-Cuneo (**)	39,4
Brebemi	0,0
<b>Totale</b>	<b>5.694,1</b>

Fonte: ANAS S.p.A. 2009.

(\*) Chilometraggio comprensivo del tratto del traforo autostradale.

(\*\*) Convenzione efficace dall'11 febbraio 2008.

## **5.2. Evoluzione della disciplina normativa in materia di concessioni autostradali. La convenzione unica.**

Sulla disciplina normativa del sistema autostradale si rinvia a quanto riportato al § 5.2 della precedente relazione.

Nelle due precedenti Relazioni è stato fatto ampio cenno al decreto-legge n. 262 del 3 ottobre 2006, convertito con modificazioni nella legge 24 novembre 2006 n. 286, il quale ha introdotto per le concessionarie autostradali una "convenzione unica" contenente nuove e più stringenti clausole finalizzate a colmare le lacune presentate dalle vecchie concessioni in tema di garanzie per la parte pubblica, clausole che merita riassumere qui di seguito:

- determinazione del tasso di adeguamento annuo delle tariffe;
- recupero della parte degli introiti tariffari relativi ad impegni di investimento programmati nei piani finanziari e non realizzati nel periodo precedente;
- allocazione dei singoli rischi d'impresa;
- riequilibrio dei rapporti concessori;
- introduzione di sanzioni a fronte di casi d'inadempimento delle clausole della convenzione imputabili al concessionario;
- obbligatorietà della certificazione del bilancio annuale;
- mantenimento di adeguati livelli di solidità patrimoniale;
- equiparazione all'amministrazione aggiudicatrice negli affidamenti di lavori, forniture e servizi d'importo superiore alla soglia di rilevanza comunitaria.

Le previsioni della convenzione unica valgono a superare le incongruenze delle precedenti convenzioni così come evidenziate dalla Corte sia in sede di audizione davanti alla Commissione lavori pubblici del Senato della Repubblica del 26 luglio 2006, sia in sede di relazione al Parlamento sull'esito del controllo relativo alla gestione finanziaria 2005 (cfr. §§ 5.3.3 e 9.8).

E merita ancora rammentare come la convenzione unica fosse stata oggetto di impugnazione in sede giudiziaria e di rimessione alla Corte di Giustizia dell'UE, prima che il Ministro delle infrastrutture, con una direttiva del 30 luglio 2007, avesse di fatto limitato l'applicabilità della convenzione in argomento ai soli casi di scadenza naturale della convenzione in essere e di rinegoziazione di quest'ultima tra le parti.

Al 31 dicembre 2008 la convenzione unica risultava approvata ed efficace, secondo la procedura di cui al D.L. 262/2006 per la società Asti-Cuneo Spa, mentre sono state approvate con legge 101/2008, art. 8 duodecies, al di fuori