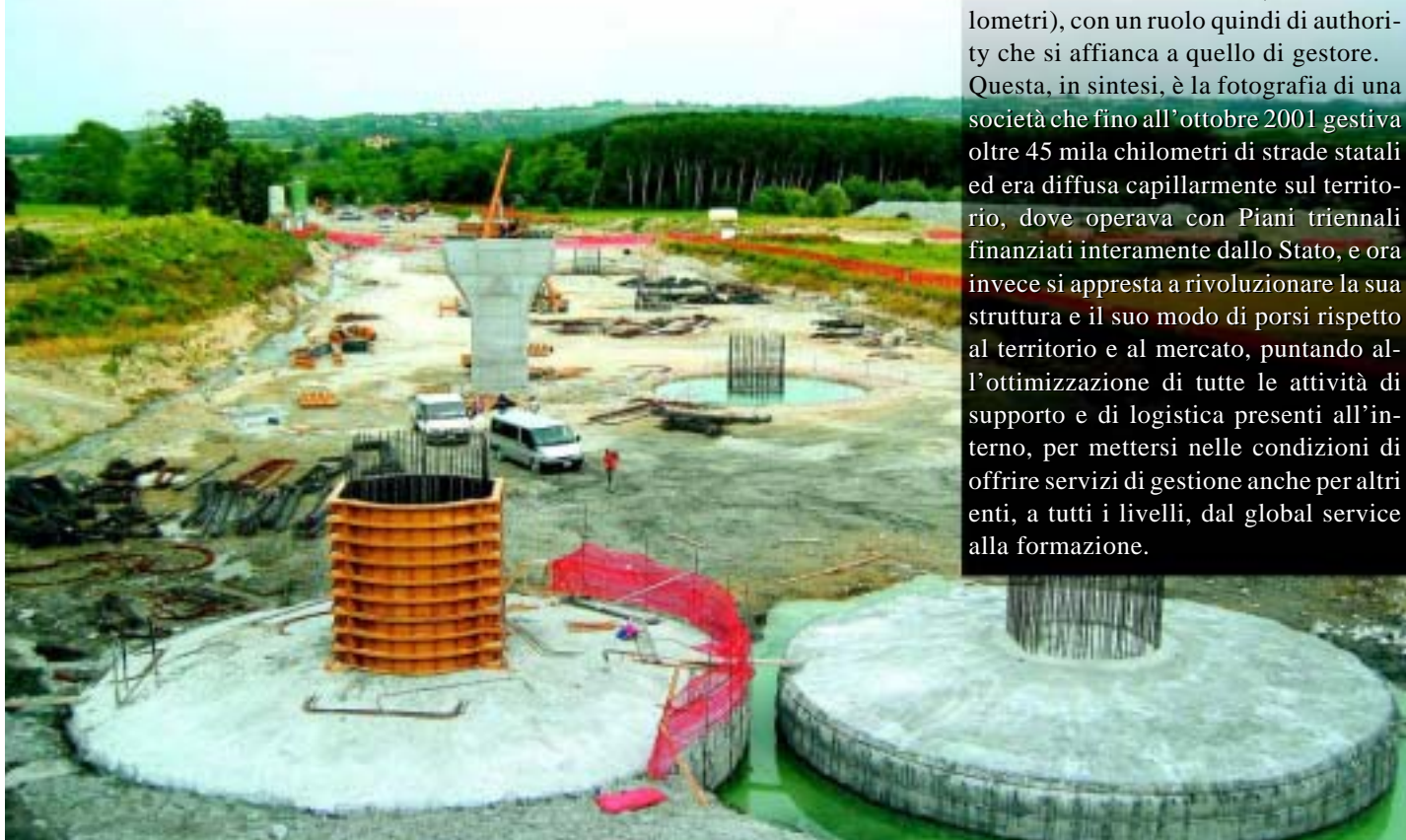


NUOVE PROSPETTIVE DOPO IL DECENTRAMENTO

La nuova Anas

GUARDA AL MERCATO FABRIZIO BONOMO

Il trasferimento di due terzi delle strade statali alle Regioni e la trasformazione in Spa sono le premesse per un radicale riassetto del vecchio Ente nazionale per le strade, che già dal 2002 ha portato a cospicui investimenti sulla rete residua e oggi vede il varo di un piano industriale che attraverso la vendita di beni e servizi dovrebbe portare nel breve-medio termine a coprire il 50 per cento dei costi di funzionamento della società



eduta del cantiere per la costruzione del viadotto Tanaro della nuova autostrada Asti-Cuneo in corso di realizzazione da parte di Anas Spa

L'Anas gestisce oggi una rete stradale d'interesse nazionale di 20.182 chilometri (4.938 al nord, 2.812 al centro, 12.431 al sud), oltre a 1.261 chilometri di autostrade: Palermo-Mazara del Vallo (131,7 chilometri), Alcamo-Trapani (47,4 chilometri), Palermo-Catania (209), Salerno-Reggio Calabria (443), Grande raccordo anulare di Roma (68,2), Roma-Fiumicino (18,4 chilometri) e vari raccordi autostradali e tangenziali per altri 397,6 chilometri.

Infine l'Anas vigila sull'intera rete autostradale in concessione (5.567,9 chilometri), con un ruolo quindi di authority che si affianca a quello di gestore. Questa, in sintesi, è la fotografia di una società che fino all'ottobre 2001 gestiva oltre 45 mila chilometri di strade statali ed era diffusa capillarmente sul territorio, dove operava con Piani triennali finanziati interamente dallo Stato, e ora invece si appresta a rivoluzionare la sua struttura e il suo modo di porsi rispetto al territorio e al mercato, puntando all'ottimizzazione di tutte le attività di supporto e di logistica presenti all'interno, per mettersi nelle condizioni di offrire servizi di gestione anche per altri enti, a tutti i livelli, dal global service alla formazione.

La riorganizzazione aziendale

Il processo di decentramento delle strade Anas si è concluso nell'ottobre 2001, e pur non essendo completamente definito (sono ancora in corso le trattative con le Regioni, segnalate nel numero di marzo della rivista, per un possibile riequilibrio della rete) oggi, nel 2003, registra il consolidamento dei nuovi attori del panorama infrastrutturale italiano: da un lato gli enti locali (vedi il numero di marzo della rivista) e dall'altro l'Anas. In quest'ultimo caso, parlare di "nuovo" per un soggetto che ha oltre 70 anni di storia può sembrare paradossale, ma è quello che sta avvenendo a partire dall'ottobre 2001 e si sta concretizzando

nel 2003, con la trasformazione in Società per azioni e il varo di un ambizioso Piano industriale.

Miglioramento della capacità di spesa

Il 2002 – anno di passaggio fra la cessione di due terzi della rete e la societizzazione – si caratterizza per il deciso incremento dell'attività progettuale e di spesa, che ha favorito un aumento record dei bandi di gara pubblicati: 1.439 bandi di gara, con un impegno di spesa pari a 2.181 milioni di euro contro i 989 milioni del 2001 (+121 per cento rispetto al 2001); a questo vanno aggiunti i 1.098 milioni di euro relativi ai cinque bandi pubblicati per la contrazione di mutui di finanziamento di importanti

opere viarie, come la viabilità di Malpensa e della Val d'Agri, l'ammodernamento della Salaria e della Ragusa-Catania, il potenziamento della viabilità relativa alle Olimpiadi invernali di Torino 2006.

Ma soprattutto si segnala il miglioramento della gestione amministrativa della fase di passaggio tra la pubblicazione del bando, l'effettuazione della gara e l'aggiudicazione definitiva, che ha consentito di incrementare anche la capacità di spesa: nel 2002 sono stati aggiudicati definitivamente 2.310 appalti, per un investimento finanziario pari a 3.045 milioni di euro (+169 per cento rispetto allo stesso periodo del 2001, quando l'importo degli appalti aggiudicati è stato di 1.132 milioni di euro).

Infine, il Piano triennale 2002–2004 ha previsto lavori sulla rete Anas per circa

Vedute del cantiere del viadotto Tanaro dell'Asti-Cuneo





4.900 milioni di euro (9.500 miliardi di lire), il 21 per cento in più rispetto al precedente piano 2001-2003 (del valore di 4.050 milioni di euro).

Quindi l'Anas, nel periodo di passaggio da una realtà a un'altra (completamente diversa), non solo non è rimasta ferma, ma si è distinta per un particolare dina-

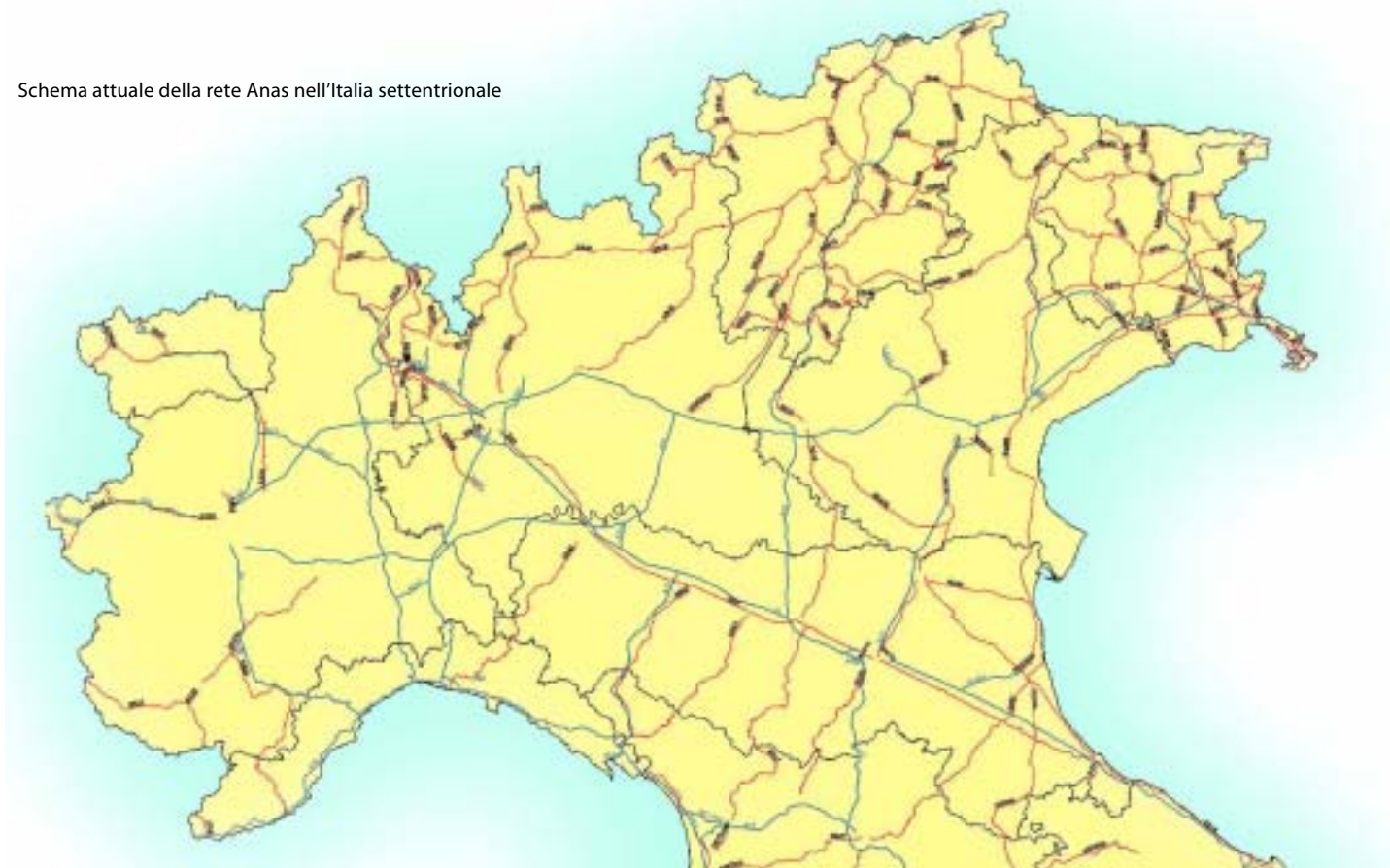
mismo, rispondendo pienamente a quanto sostenuto nei mesi scorsi su queste pagine da Ugo Martinat, viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti, cioè che in questa prima fase le grandi opere non si possono giudicare dalla legge finanziaria ma da quanto si spende effettivamente, dai fondi presenti nei bilanci o nelle disponibilità dei soggetti realizzatori, come le Ferrovie dello Stato o, appunto, l'Anas, che fino al 2001 aveva consistenti residui passivi.

L'Anas diventa Spa

La fase successiva inizia l'1 gennaio 2003, quando diviene operativa la trasformazione dell'Anas da ente pubblico economico a società per azioni, passando da soggetto interamente finanziato dallo Stato a società con l'obbligo statutario di produrre reddito.

Questo è un elemento centrale della nuova Anas, tanto più che lo Stato mostra

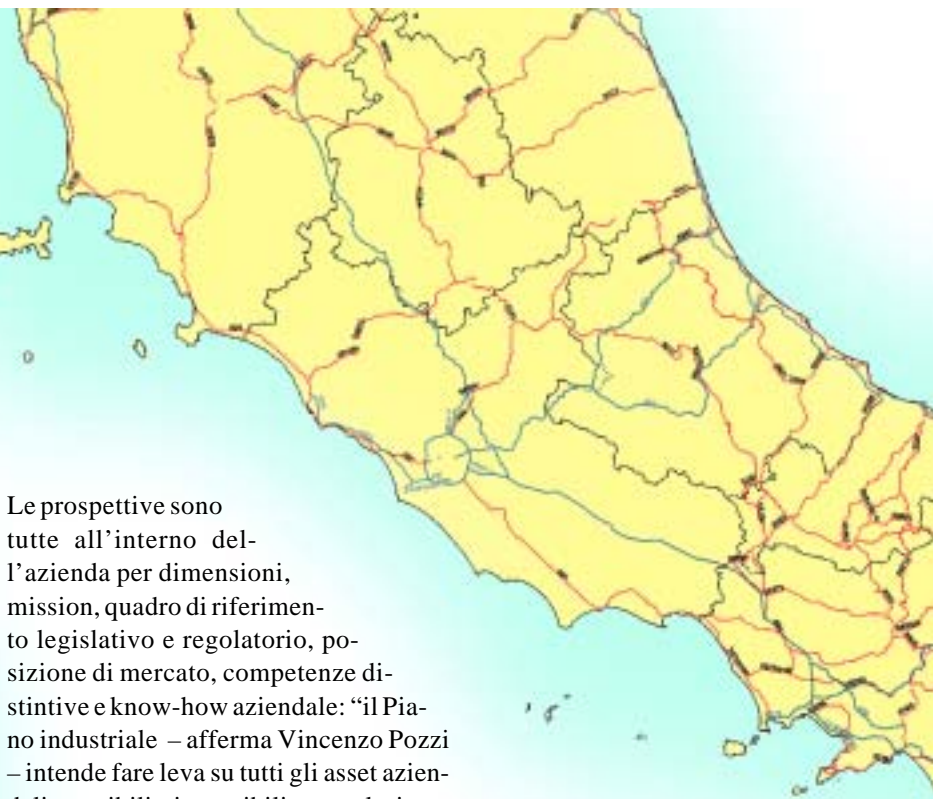
Schema attuale della rete Anas nell'Italia settentrionale



l'intenzione di diminuire i trasferimenti e quindi la società deve trovare il modo di autofinanziarsi.

Da qui una decisa riorganizzazione dell'azienda, finalizzata a razionalizzare e valorizzare le proprie risorse.

Nel giugno scorso il Consiglio di amministrazione di Anas Spa ha approvato il suo primo Piano industriale societario, per il triennio 2003-2005, che individua tre grandi obiettivi strategici: la veloce riorganizzazione dell'azienda dopo la trasformazione in società per azioni; il proseguimento del piano di rilancio infrastrutturale varato dal Go-



Le prospettive sono tutte all'interno dell'azienda per dimensioni, mission, quadro di riferimento legislativo e regolatorio, posizione di mercato, competenze distintive e know-how aziendale: "il Piano industriale – afferma Vincenzo Pozzi – intende fare leva su tutti gli asset aziendali, tangibili e intangibili, per valorizzare in modo opportuno il patrimonio che l'azionista Tesoro ci ha trasferito".

Articolazione in tre divisioni

Per raggiungere questi obiettivi è prevista la creazione di tre divisioni: Service, International e Engineering.

Il processo è già stato avviato, con la creazione della divisione Service e Patrimonio, che sarà seguita nei prossimi mesi dal varo delle altre due divisioni; se la fase di sperimentazione darà esito positivo – precisa Pozzi – si procederà allo

verno; la riduzione degli oneri della rete viaria nazionale gravanti sul bilancio dello Stato.

In particolare – sottolinea il Presidente Vincenzo Pozzi – Anas ha previsto di aumentare i ricavi da vendita di beni e servizi sul mercato, fino a coprire, nel breve-medio termine, il 50 per cento dei costi di funzionamento della società, mentre la prospettiva di medio termine è quella di fare di Anas Spa il principale operatore integrato di beni e servizi per la mobilità a livello nazionale.



spin off, con la societizzazione delle tre divisioni; ovviamente l'attuazione sarà legata all'esito della verifica che potrà durare da sei mesi a un anno.

La prima divisione, Service e Patrimonio, ha la missione di:

- rilanciare le attività a reddito tradizionali dell'Anas (pubblicità, licenze e concessioni, royalties, trasporti eccezionali, servizi del Centro sperimentale di Cesano);
- sviluppare le nuove attività industriali riferite alla valorizzazione degli asset (patrimonio immobiliare e fondiario, reti telematiche, strade, autostrade ecc.);
- vendita di servizi (consulenza agli Stati esteri, agli enti pubblici, agli autotrasportatori; formazione, logistica, infomobilità);
- gestione a pedaggio di strade e autostrade.

La Divisione lavorerà in staff con la Direzione generale e si dovrà occupare del core business per aumentare il profit dell'azienda e rendere più efficiente l'ottimizzazione dei costi e dei profitti. La seconda divisione, Engineering, sarà il supporto necessario e decisivo alla prima "gamba", mentre quella International permetterà, nelle intenzioni di Anas, di esportare la propria esperienza in Paesi del Mediterraneo e dell'Est Europeo.

Schema della rete Anas nell'Italia centrale e meridionale



Particolari dei lavori di costruzione del viadotto Tanaro dell'Asti-Cuneo

“La scelta di optare per il modello divisionale – sostiene il Presidente Pozzi – è stata supportata dall'analisi di quattro principali fattori: economici, di mercato, sociali e legislativi”.

Economici, perchè la creazione di modelli divisionali interni consente di avere una maggiore economicità nell'avviamento e nella gestione delle iniziative; infatti, l'utilizzo della struttura interna permette di ridurre i costi fissi connessi alla costituzione di nuove società. Di mercato, perchè l'attuale situazione evidenzia una contrazione nella creazione di società controllate; ciò è determinato principalmente dalla necessità di contenere i costi e, pertanto, dall'obiettivo di raggiungere una massa critica sufficiente ad ottenere economie di scala rilevanti. Sociali, perchè l'adozione di modelli organizzativi divisionali consente di valorizzare al meglio il patrimonio di risorse umane interno ad Anas, favorendo la crescita professionale del proprio personale. Legislativi, perchè sulla base delle modifiche apportate al diritto societario con il Dlgs 17/03, n. 6, in vigore dall'1 Gennaio 2004, saranno previsti modelli organizzativi più flessibili, rispetto agli attuali modelli societari, oltre a una dettagliata disciplina dei gruppi e degli strumenti di finanziamento delle società.

Nuovi approcci e fonti di reddito

Il nuovo Piano industriale ha definito un programma di azioni che dovranno portare i ricavi derivanti dalle attività tradizionali e dalle nuove attività industriali dai circa 33 milioni di euro fatturati nel 2002 a circa 250 milioni di euro nel 2005. L'oggetto principale del Piano è relativo ai ricavi derivanti dal potenziamento delle attività tradizionali; in particolare i ricavi dovrebbero derivare dallo sfruttamento di autorizzazioni e concessioni (su strade e autostrade) e in misura minore dalla vendita di servizi al settore infrastrutture e trasporti.

Si prevede infatti che l'incremento delle entrate sia prodotto da un recupero di efficienza dell'attività di pubblicità, dell'attività di licenze e concessioni, dell'attività Trasporti eccezionali, dalle Royalties e da uno sfruttamento più razionale delle attività del Centro sperimentale stradale di Cesano.

“Inoltre – sottolinea Vincenzo Pozzi – il nuovo Piano ha considerato una serie di nuove attività industriali in settori finora poco presidiati o mai considerati tra le aree di business dell'azienda, in particolare ha fatto riferimento alla valorizzazione degli asset (patrimonio immobiliare e fondiario, reti telematiche, strade, autostrade ecc.), anche attraverso il pedaggiamento, e alla vendita di servizi (consulenza in Italia e all'estero agli Stati, agli enti pubblici, agli autotrasportatori; formazione ecc.) con particolare riferimento al contesto del sistema infrastrutturale e alla mobilità (logistica, infomobilità)”.

Un ruolo guida, fra Authority e competitor

Lo scenario di domani prefigura quindi un ruolo attivo dell'Anas come soggetto direttamente partecipante di tratte di rete a pedaggio, quindi di rango elevato. Si va cioè verso un'estensione am-

pliata del modello Sitaf, concessionaria dell'autostrada e del traforo del Frejus (dove Anas è azionista di maggioranza): se qui la presenza era stata pensata come un intervento necessario per consentire alla concessionaria di sopravvivere (una forma surrettizia di aiuto dello Stato), ora, con l'Anas trasformata in Spa, è all'ordine del giorno la sua presenza come soggetto attore anche concorrenziale con le società autostradali.

La prima esperienza in questo senso dovrebbe essere il completamento e la gestione dell'Asti-Cuneo, che vedrà l'Anas gestore diretto, anche se non da sola, ma in joint ventures con altri operatori, scelti attraverso gare internazionali, come previsto dalla legislazione comunitaria. Ovviamente, dal punto di vista di Anas azienda significa creare una fonte di reddito da cui fino ad ora è sempre stata esclusa.

Questo richiederà una messa a punto tra le due funzioni di Authority e di gestore, che però – come ribadisce Vincenzo Pozzi – non presenta alcun conflitto di

Veduta e particolari del cantiere del viadotto Stura dell'Asti-Cuneo



interessi: nel Piano industriale non si parla di trasformazione in holding, ma si individuano le aree di business e le necessità economiche ad esse connesse.

Il pedaggiamento, ad esempio, è previsto come possibilità da parte dell'azienda di recuperare fondi necessari per una maggiore produttività e da reinvestire in manutenzione e sicurezza. Inoltre il pedaggio verrà introdotto solo su opere ammodernate, a conclusione dei lavori. Va sottolineato poi che l'Anas è già da anni parte azionaria importante sia nella già citato traforo del Frejus che nella galleria del Monte Bianco, gestiti da società concessionarie: "questo significa - continua Pozzi - che Anas Spa non può diventare portatrice di conflitto di interesse se partecipa anche con quote rilevanti ma non maggioritarie ad autostrade costruite con pubblico capitale, come la Salerno-Reggio Calabria, o in finanza di progetto come sta provvedendo con le trasversali tirreniche" (come la dorsale diagonale che da Roma taglia attraverso la E45 e giunge a Venezia e a Trieste, ndr).

Una sfida ulteriore, non dichiarata ma in fieri, concerne la capacità di questa società di essere solo un competitor oppure anche un promotore di qualità e innovazione, che in qualche modo innalzi il livello con cui gli altri soggetti gestori si devono misurare, come ad esempio la sicurezza, l'assistenza al cliente e il rispetto ambientale.

Inoltre, un'Anas che si attiva in questa direzione può divenire anche un soggetto attivo per una strategia di ordine generale, che riguarda l'interesse generale dell'intero Paese, anche rispetto alle connessioni internazionali.

Ad esempio, l'operazione Asti-Cuneo può essere prodromica alla riproposizione Mercantour, che è il significato strategico di lungo periodo di questa arteria se l'intento immediato, urgente, è di connettere alla rete nazionale italiana un'area di grande sviluppo economico e importante dal punto di vi-



sta turistico, produttivo, agricolo, ambientale; quello di lungo periodo è costituito dal prolungamento naturale, attraverso il Mercantour, con il sud della Francia. In questo senso si colloca il ruolo attivo dell'Anas, anche come soggetto direttamente gestore, nella costruzione di una rete.



Promozione di qualità e innovazione

Un esempio di ruolo attivo nell'innovazione è il varo, nel maggio scorso, di un sistema integrato per la sicurezza stradale in caso di scarsa visibilità, che prevede la sperimentazione di veicoli dotati di radar e pannelli informativi: un progetto che nasce dalla collaborazione tra il Centro ricerche Fiat e Anas - che ha stanziato 5 milioni di euro - e che dovrebbe decollare già nel prossimo autunno (i cantieri sono già aperti) su due tratti autostradali: 10 chilometri della Padova-Brescia (luogo in cui si registra la più alta concentrazione di scontri mortali per la nebbia) e i 12 chilometri della superstrada Torino-Caselle.

Verranno allestiti una serie di "cantonieri elettronici", cioè centraline ottiche ed elettroniche con pannelli e guide luminose, in costante collegamento con auto e camion attrezzati con un sistema radar computerizzato.

I veicoli coinvolti dovrebbero essere ottanta, messi a disposizione da Polizia stradale e Anas, su cui verranno installati i radar e i computer in attesa della produzione industriale vera e propria.

I veicoli equipaggiati con radar dovrebbero essere in grado di individuare eventuali ostacoli, mentre i pannelli luminosi e informativi possono informare in tempo reale i conducenti di un allarme nebbia, oltre a consentire una maggiore visibilità.

"Il nostro scopo – hanno spiegato, presentando il progetto, Gian Carlo Michellone, amministratore delegato del Crf, e Mario Virano, consigliere di amministrazione dell'Anas – è garantire una strada intelligente in grado di dialogare con un veicolo intelligente, con la realizzazione di sistemi a sensori per la rilevazione della nebbia e con l'elaborazione e la sperimentazione di componenti e sistemi innovativi per fare interagire i veicoli con le infrastrutture presenti sulle strade".

In particolare, l'obiettivo del progetto è la visualizzazione delle informazioni a bordo dei veicoli attraverso un nucleo telematico, la visualizzazione delle informazioni al lato della strada con pannelli evoluti e con nuove modalità come le guide luminose, oltre alle cosiddette "safety car" (auto sicure) equipaggiate con radar e telematica per interventi rapidi in caso di code o incidenti.

Tra le novità più interessanti c'è anche un aspetto che riguarda più direttamente i soccorritori: si pensa anche a caschi dotati di telecamere in dotazione al personale di soccorso sulle ambulanze che siano in collegamento con gli ospedali.

Potenziamento delle strutture di studio e ricerca

Un altro esempio del ruolo attivo verso la qualità e l'innovazione che la società sembra volere assumere riguarda la convenzione firmata nel marzo scorso con l'Istituto universitario di architettura di Venezia (Iuav): Anas Spa ha deciso di potenziare le proprie strutture di studio, ricerca e sperimentazione, scegliendo come partner scientifico l'Istituto veneziano "al fine di affinare ulteriormente i propri criteri di progettazione delle in-

frastrutture e di sfruttare appieno gli impianti e il know-how del laboratorio Prove materiali di Cesano, che costituisce il riferimento tecnico in ambito nazionale per tutte le attività di costruzione e manutenzione delle infrastrutture viarie".

"La scelta dello Iuav – ha sottolineato il Presidente Vincenzo Pozzi – deriva dalla volontà di usufruire, come già avvenuto in passato, delle conoscenze dell'Istituto universitario nel campo stradale e proseguire quindi nella valorizzazione del patrimonio di competenze scientifiche maturato dall'Anas nel corso della propria attività più che settantennale." L'attività principale di lavoro comune sarà la definizione, sulla base dei progetti contenuti negli archivi Anas presso la sede centrale e presso i vari compartimenti, dei criteri di progetto degli elementi tipici costituenti le infrastrutture stradali (opere di sostegno, opere di attraversamento, opere d'arte minori ecc.); i risultati di questa attività saranno inseriti nella rete intranet aziendale in modo da costituire elemento base ai vari compartimenti nella definizione unitaria dei progetti.

A tale scopo l'Anas ha previsto di mettere a disposizione dello Iuav uno spazio, situato nella sua sede di Venezia presso il Ponte degli Scalzi, nella forma di comodato gratuito, come luogo per lo svolgimento delle attività di comune interesse.

L'Anas ha poi richiesto allo Iuav un supporto scientifico per il miglior funzionamento del laboratorio di Cesano, le cui strutture all'avanguardia sono attualmente utilizzate solo parzialmente per la mancanza di personale idoneo, prevedendo di assumere a tal fine, con contratti di ricerca, giovani laureati che desiderino impegnarsi nella sperimentazione.

L'Anas prevede infatti di attuare una prima attività di collaborazione con il laboratorio di Prove materiali dello Iuav per quanto riguarda le prove sui materiali da costruzione delle grandi opere che dovranno essere realizzate nel Triveneto.

Progetti in corso e previsti

Tra i progetti più importanti che l'Anas ha in corso vi sono innanzitutto quelli relativi al miglioramento della rete infrastrutturale del Sud del Paese: entro il 15 luglio sarà aggiudicato il primo maxi-lotto di lavori autostradali italiani che utilizzerà lo strumento del General Contractor, per 550 milioni.

Quasi a ruota – rivela Vincenzo Pozzi – seguirà il secondo maxi-lotto posto in appalto del valore di 880 milioni di euro. Gli altri quattro maxi-lotti andranno in gara tutti entro la fine dell'anno.

Nell'ultimo anno, inoltre, è stato messo in gara il maxi-lotto di completamento della Catania-Siracusa (altri 804 milioni di euro) e sono in corso lavori per l'ammodernamento delle autostrade siciliane A19 e A29 e della Statale Jonica.

Interventi sui nodi urbani

L'Anas ha anche posto particolare attenzione all'organizzazione del sistema tangenziale o viario di accesso a città italiane importanti, quali Roma, Milano, Venezia-Mestre, Genova, Bologna, Perugia, Parma, Forlì, Modena, Salerno.

Il sistema viario di Milano sarà oggetto, nei prossimi anni, di molti interventi volti a migliorare la viabilità di raccordo con l'aeroporto di Malpensa, con la nuova Fiera e con Bergamo e Brescia.

Per quanto riguarda il nodo di Mestre, l'Anas ha sbloccato e approvato il progetto preliminare e il piano finanziario relativo al Passante, senza peraltro dimenticare la funzione strategica del tunnel – approvando il progetto preliminare – che estendendosi tra Venezia Ovest e Villabona potrà intercettare anche il traffico della Nuova Romea.

Per quanto riguarda il nodo urbano di Genova, l'Anas in accordo con la Regione, la Provincia e il Comune della città, sta procedendo a un approfondimento progettuale dell'intero sistema viario cittadino e ha previsto in partico-



Foto della situazione esistente e simulazione del progetto per lo svincolo con la Cassia del Grande raccordo anulare (Gra) di Roma

lare la realizzazione di due opere: la cosiddetta Gronda di Ponente e la Gronda di Levante.

Per Perugia, lo scorso aprile è stato approvato il progetto preliminare per la sistemazione del nodo, che seguirà ora l'iter accelerato previsto dalla Legge Obiettivo.

In Emilia Romagna il Consiglio di amministrazione dell'Anas ha approvato lo studio di fattibilità del Passante Nord di Bologna, che prevede la realizzazione di un nuovo tracciato autostradale in alternativa alla proposta, respinta dalle autorità locali, di allargare l'attuale tangenziale. In aprile il Cda ha dato il via libera anche al progetto esecutivo del sistema della Tangenziale di Forlì, mentre nel dicembre scorso è stato aperto al traffico l'ultimo tratto della Tangenziale Sud di Modena e a novembre un nuovo tratto della Tangenziale Nord di Parma e lo Svincolo di via San Leonardo. Un altro importante progetto è quello della riqualificazione della E45: "sulla base dei dati ad oggi disponibili – rivela Pozzi – abbiamo infatti già effettuato uno studio di pre-fattibilità economico-finanziaria dell'ipotesi di adeguamento ad autostrada o superstrada (strada ex-

traurbana principale), esaminando anche l'ipotesi dell'introduzione di pedaggiamento. Poiché l'adozione della sezione tipo autostradale consentirebbe di avere un asse con caratteristiche omogenee da Orte a Venezia connesso alla rete autostradale del nord Italia, l'Anas è assolutamente favorevole alla scelta dell'ipotesi autostradale".

Per quanto riguarda Roma, poi, sono cominciati i lavori per la realizzazione della terza corsia del Grande raccordo anulare (Gra), nel tratto che va dall'Aurelia a Castel Giubileo.

Collegamenti europei

L'Anas è al lavoro anche sul fronte dei collegamenti con l'Europa.

L'obiettivo di far rientrare il nostro Paese nei corridoi transeuropei 5 e 8 – precisa Vincenzo Pozzi – è stato infatti indicato come irrinunciabile anche dal nostro Presidente della Repubblica Ciampi.

L'Anas si sta impegnando a fondo per evitare che l'Italia venga esclusa dai commerci internazionali. "Nell'ultimo anno – continua Pozzi – abbiamo sbloc-

cato e approvato definitivamente i lavori del raccordo autostradale tra l'A/4 e la Valtrompia, della Tangenziale Est di Milano, della Pedemontana Lombarda, della BreBeMi, del Passante di Mestre, della Pedemontana Veneta, della Nuova Romea e della Variante di Valico, opere che riguardano la viabilità dei corridoi stessi o la viabilità di supporto ad essi".

L'Anas ha poi sbloccato e approvato definitivamente la realizzazione della galleria di sicurezza del Traforo del Frejus, che consentirà di migliorare gli interventi di soccorso e la fuga degli automobilisti in

caso di incidenti, avviando l'opera di "risanamento" dei valichi alpini.

La Salerno-Reggio Calabria

Per quanto riguarda la Salerno-Reggio Calabria – da sempre simbolo di criticità – si stanno completando i lavori di realizzazione del nuovo nodo di Fratte, che sarà aperto al traffico entro il 20 luglio, servirà Salerno e migliorerà la circolazione sul tratto iniziale della Salerno-Reggio Calabria. Inoltre, entro il 15 luglio, come già ricordato, sarà aggiudicato il primo maxi-lotto di lavori autostradali italiani che utilizzerà lo strumento del General Contractor, per 550 milioni. Quasi a ruota seguirà il secondo maxi-lotto posto in appalto del valore di 880 milioni di euro. Gli altri quattro maxi-lotti andranno in gara tutti entro la fine dell'anno. Quindi – sostiene Vincenzo Pozzi – la Salerno-Reggio Calabria non rappresenta più un nodo critico per l'Anas, ma piuttosto un'autostrada che si sta ammodernando a ritmi veloci (113 chilometri sono stati già completati) e che nell'arco di pochi anni costituirà la grande via di collegamento tra l'Europa e il Mediterraneo.



Situazione esistente e simulazione del progetto per il viadotto Costa Viola dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria



Altre criticità in corso di risoluzione

Come già evidenziato in precedenza, l'Anas nell'ultimo anno ha anche risolto un'altra criticità, quella dei fondi non utilizzati. Grazie alla verifica attenta del bilancio societario, abbiamo infatti recuperato gran parte dei residui passivi che si riferivano agli esercizi pregressi, rendendo disponibili altri 4,4 miliardi di

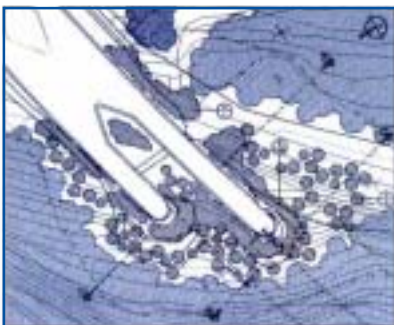
euro per migliorare la rete stradale e autostradale italiana e finanziare un piano straordinario di interventi nel 2003. Si tratta di risorse aggiuntive rispetto al Piano Triennale 2002-2004 e alla Legge Obiettivo che consentiranno di realizzare nuove opere e numerosi interventi sul fronte della sicurezza stradale. Il piano – che ha ricevuto il via libera dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e dal Consiglio di amministrazione

dell'Anas – destina 3,3 miliardi di euro per le nuove opere e 1,1 miliardi di euro per il miglioramento delle strade (asfalto drenante, barriere di sicurezza, nuova segnaletica, revisione gallerie e viadotti). Dei 3,3 miliardi di euro che finanzieranno le nuove opere, 1,8 miliardi saranno destinati alle strade statali (tra cui la tangenziale di Parma, l'ammodernamento della Statale 16 Adriatica, la variante di Cagliari, la variante di Sanremo, la Maglie-Santa Maria di Leuca, la viabilità al servizio di San Giovanni Rotondo, l'ammodernamento delle Statali 131 "Carlo Felice" e 127 "Settentrionale Sarda"); 759 milioni di euro alle superstrade (Catania-Siracusa e Terni-Rieti) e 747 milioni alle autostrade (Asti-Cuneo). Sul fronte sicurezza stradale, 800 milioni andranno alle strade statali e 355,1 milioni alle autostrade (autostrade siciliane dell'Anas, autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e Gra di Roma). ■

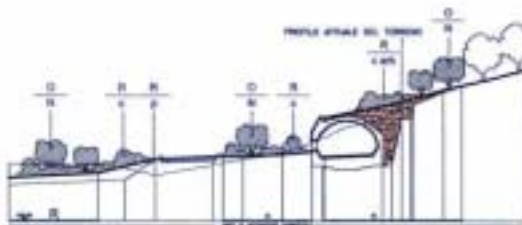
Particolari dello studio d'impatto ambientale per la galleria San Filippo della Salerno – Reggio Calabria



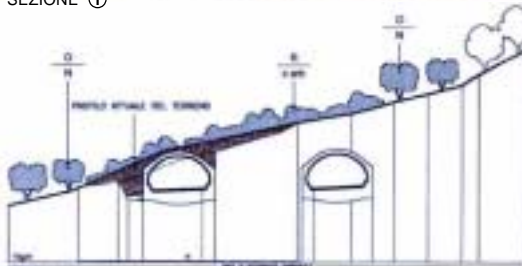
RIMODELLAMENTO MORFOLOGICO



IMPIANTO VEGETAZIONALE



SEZIONE ①



SEZIONE ②

- A - ricostruzione morfologica del versante
- B - rimodellamento superficiale con raccordo dei margini
- C - ripristino e rimodellamento del tracciato dismesso



Vista prospettica del nuovo viadotto Favazzina della Salerno – Reggio Calabria



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE OPERE PUBBLICHE E PER L'EDILIZIA

DIREZIONE GENERALE PER LE STRADE E LE AUTOSTRADE

Convenzione di concessione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'A.N.A.S. S.p.A.

PREMESSO:

- che con decreto legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, l'Ente nazionale per le strade ANAS istituito con decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, è stato trasformato in società per azioni con la denominazione di "ANAS Società per azioni - anche ANAS", organismo di diritto pubblico ai sensi delle Direttive CEE nn. 93/36, 93/37 e 92/50;
- che lo stesso decreto legge prevede che i rapporti relativi ai compiti attribuiti in concessione ad ANAS S.p.A. dal competente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono regolati da apposita convenzione il cui schema è da approvare con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze per quanto attiene gli aspetti finanziari;
- che lo stesso decreto legge (convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178 all'articolo 7, comma 6, prevede che il Ministro dell'Economia e delle Finanze esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo le direttive del Presidente del Consiglio dei Ministri;
- che ai sensi del decreto legge 8 luglio 2002, n. 138 convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, sono attribuiti in concessione all'A.N.A.S. S.p.A. i compiti di cui all'art. 2, co.1., lett. da a) a g) nonché l) del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, nell'ambito della quale la stessa esercita i diritti e i poteri previsti dalla legislazione vigente;
- Vista la legge 15 marzo 1997, n. 59 ed il conseguente decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, concernente norme in materia di conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni e agli Enti locali;
- Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 novembre 2002;
- Vista la legge finanziaria 2003 con la quale è trasferito ad ANAS in conto aumento di capitale la rete stradale ed autostradale di interesse nazionale individuata con decreto legislativo 29 ottobre 1999 n.461 e successive modificazioni ed integrazioni, fermo restando il regime giuridico previsto dagli artt. nn.823 e 829, primo comma, del codice civile per i beni demaniali;
- Visto il Decreto Interministeriale con il quale

è stato approvato lo schema di Statuto dell'ANAS S.p.A.;

- Visto il Decreto Interministeriale con il quale è stato approvato lo schema di Convenzione disciplinante i rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'ANAS S.p.A.;

TUTTO CIO' PREMESSO

Tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento Opere Pubbliche ed Edilizia - Direzione Generale Strade ed Autostrade (d'ora in poi "Ministero") - concedente, e l'ANAS S.p.A. - concessionario, si conviene e si stipula quanto segue.

Art.1

(premessa)

Le premesse formano parte integrante della presente convenzione.

Art. 2

(compiti attribuiti all'ANAS S.p.A. a titolo di concessione)

Sono attribuiti in concessione all'ANAS S.p.A., ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del decreto legge 8 luglio 2002, n.138, convertito con modificazioni dalla legge 8 agosto 2002, n.178, i seguenti compiti individuati nel decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, art. 2) comma 1, lettere da a) a g) nonché l), di seguito riportati:

- Gestione della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale e relativa manutenzione ordinaria e straordinaria;
- Realizzazione del progressivo miglioramento ed adeguamento della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale e della relativa segnaletica;
- Costruzione, sia direttamente che mediante concessione a terzi, di nuove autostrade e strade di interesse nazionale, anche a pedaggio, nell'eventualità che venga utilizzato il sistema della finanza di progetto, ai sensi dell'art.21 della legge 24 novembre 2000, n. 340;
- Vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere in concessione;
- Controllo sulla gestione delle autostrade in concessione;
- Acquisto, costruzione, conservazione, miglioramento e incremento dei beni mobili ed immobili destinati al servizio della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale;
- Attuazione delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale,

nonché della tutela del traffico e della segnaletica; adozione dei provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulla rete stradale ed autostradale medesima; esercizio sulla rete stradale ed autostradale di interesse nazionale, dei diritti e dei poteri attribuiti dalla legislazione vigente;

- Effettuazione e partecipazione a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione;
- Svolgimento, mediante proprio personale, dei compiti di cui all'art. 12, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e dell'art. 23 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni ed integrazioni.

Inoltre, l'ANAS S.p.A. esercita i compiti ed i poteri di cui all'art. 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, fermo restando quanto stabilito dallo stesso Decreto Legislativo per le autostrade in concessione.

Art. 3

(esercizio delle attività oggetto della concessione)

L'ANAS S.p.A. esercita i compiti attribuitigli in concessione sulla rete viaria individuata dal decreto legislativo 29 ottobre 1999 n. 461 e successive modificazioni ed integrazioni, nonché sulle ulteriori strade statali e autostrade d'interesse nazionale realizzate in esecuzione della presente concessione.

Art. 4

(piani pluriennali di viabilità)

Il concessionario è tenuto a predisporre i piani pluriennali di viabilità, di durata decennale che individuano gli obiettivi strategici per l'attuazione dei compiti affidati in concessione, in coerenza al P.G.T.L.. I piani pluriennali di viabilità sono approvati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su conforme parere del CIPE

Art. 5

(contratto di programma)

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, esclusivamente per quanto attiene gli aspetti finanziari, ed il concessionario stipulano un Contratto di programma nel rispetto dei principi, anche in materia contabile, di cui all'art. 5 del D.P.R. 8 luglio 1998 n.277, in quanto applicabili.

Il Contratto di programma, di durata non inferiore a tre anni, è predisposto sulla base delle previsioni dei piani pluriennali di viabilità ed individua gli obiettivi perseguibili nel periodo per la gestione, il miglioramento, la manutenzione e l'incremento della rete stradale e autostradale di interesse nazionale, entro il limite costituito dalle risorse finanziarie stabilite con la legge finanziaria e di bilancio e da altre leggi di spesa e dalle entrate proprie, con le modalità di cui all'art.11.

Il contratto di programma è aggiornabile e rinnovabile anche annualmente, a seguito della sua verifica di attuazione su base annuale.

Sino alla stipula del primo Contratto di programma si fa riferimento, per quanto riguarda le opere da realizzare, al programma stradale ed autostradale dello Stato per gli anni 2002-2004, approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti del 19 agosto 2002, nonché, in quanto applicabili, alle previsioni dell'Accordo di Programma Ministero-Ente ANAS del 10 ottobre 2002.

Art. 6

(obblighi del concessionario)

Nell'ambito dell'espletamento dei compiti affidati in concessione, il concessionario è obbligato a:

- a) conformarsi a principi di trasparenza, economicità, efficacia della spesa, rispetto della normativa nazionale e comunitaria, efficienza nella realizzazione degli interventi;
- b) garantire la piena utilizzabilità e la costante manutenzione della infrastruttura viaria oggetto di concessione;
- c) mantenere adeguati livelli e standard di sicurezza, allineati e comparabili a quelli delle principali reti viarie europee;
- d) effettuare la valutazione ai sensi dell'art. 2426, n. 4 del codice civile, di ciascuna immobilizzazione consistente in partecipazioni in imprese controllate e collegate, ai sensi dell'art. 2359 del codice civile, fornendo in apposito paragrafo della nota integrativa dei bilanci di esercizio le informazioni sui costi, sui ricavi e sugli investimenti, ivi compresi quelli inerenti alla struttura organizzativa del concessionario stesso, concernenti le operazioni intercorse tra le società controllanti e le imprese controllate e collegate. Tali informazioni sono fornite secondo gli schemi propri della contabilità analitica, con particolare riferimento ai prezzi di regolamento delle operazioni in frangimento, questi ultimi confrontati con prezzi di mercato;
- e) inviare, trimestralmente, le informazioni sulle attività oggetto di concessione, sui loro costi e ricavi e sui rapporti di controllo e collegamento del concessionario medesimo con altri soggetti.

Resta inteso che il concessionario stesso risponde degli adempimenti degli obblighi derivanti dalla presente convenzione ed espressamente esonera il concedente da qualsiasi responsabilità derivante dalla realizzazione, gestione delle opere e servizi, comunque connessi all'espletamento dei compiti affidati con la presente convenzione.

Art. 7

(poteri di vigilanza e di indirizzo del concedente)

Secondo la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 novembre 2002, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti esercita le funzioni di indirizzo, controllo e

vigilanza tecnica ed operativa sull'ANAS, sulla base delle norme legislative vigenti e procedure di settore applicabili.

In sede di stipula del contratto di programma potranno essere adeguate le modalità di esercizio dei poteri di vigilanza e stabilite le informazioni, che saranno fornite dall'ANAS S.p.A., anche ai fini della verifica annuale del contratto medesimo.

Tali informazioni dovranno comunque comprendere:

- budget previsionale annuale delle attività della Società;
- schede trimestrali circa lo stato di avanzamento finanziario, procedurale e fisico dei singoli interventi;
- relazione annuale circa lo stato di avanzamento finanziario, procedurale e fisico del programma degli interventi; Sono comunque assicurate ad ANAS S.p.A. per l'espletamento delle attività oggetto di concessione le risorse già assegnate all'Ente nazionale per le strade ANAS. A tal fine il Ministero dell'Economia e delle Finanze conferisce ad ANAS S.p.A. con proprio decreto in conto aumento del capitale sociale, in tutto o in parte, l'ammontare dei residui passivi dovuto all'Ente Nazionale per le strade ANAS e in essere al 31 dicembre 2002, nella misura e con le modalità stabilite nel medesimo decreto. L'ammontare dei residui passivi in essere al 31 dicembre 2002 non conferiti in conto aumento di capitale saranno comunque trasferiti ad ANAS con le modalità stabilite dallo stesso decreto. Per i mutui ed i prestiti già in capo all'Ente Nazionale per le strade ANAS si applica l'art. 7 comma 12 bis del D.L. n. 138/2002 convertito dalla legge n. 178/2002.

Art. 12

(qualità del servizio)

L'ANAS S.p.A. si impegna a redigere entro il 31.12.2003 la "CARTA DEI SERVIZI STRADALI ED AUTOSTRADALI", da aggiornare con cadenza annuale, contenente gli Standards minimi di qualità approvati dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con riferimento soprattutto alla sicurezza e continuità del servizio. L'ANAS S.p.A. si impegna altresì ad impiantare un adeguato sistema di monitoraggio dei relativi indici.

Art. 13

(decadenza)

L'Amministrazione concedente può disporre la decadenza della concessione in caso di gravi e persistenti violazioni degli obblighi derivanti dalla concessione stessa.

Il concessionario, oltre a rispondere dei danni causati dall'inadempimento, è tenuto a mettere a disposizione, per un congruo periodo di tempo, i beni necessari a garantire lo svolgimento del servizio.

Possono essere finanziati con apporti nella forma di aumento di capitale nella misura massima degli stanziamenti indicati dalla legge finanziaria e di bilancio e dalle altre leggi di spesa.

La gestione della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale è compensata nella misura massima fissata annualmente dalla legge finanziaria e di bilancio

Per l'esercizio 2003, al fine di garantire la necessaria continuità nelle attività di ANAS, fermo restando il piano triennale 2002 - 2004 approvato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 19 agosto 2002, lo Stato eroga le risorse finanziarie occorrenti ad ANAS a copertura dei costi operativi - a titolo di rimborso degli oneri sostenuti per le attività di gestione - nonché le risorse occorrenti per gli investimenti e gli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria - nella forma di aumento di capitale sociale - nella misura massima degli stanziamenti indicati dalla legge finanziaria 2003 e dalle altre leggi di spesa ovvero delle risorse da destinare al rimborso degli oneri di gestione nell'ambito del riparto del fondo per i contratti di programma istituito nello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze per l'anno 2003.

I flussi finanziari alla società a carico del bilancio dello Stato sono erogati dal Ministero dell'economia e delle finanze sul conto corrente di Tesoreria centrale intestato ad ANAS S.p.A., mediante rate bimestrali anticipate nei limiti degli stanziamenti fissati dalla legge finanziaria e di bilancio nonché dalle altre leggi di spesa.

L'ammontare delle rate è determinato sulla base di una programmazione finanziaria annuale rimodulabile trimestralmente, su proposta della concessionaria.

Art. 14

(durata della concessione)

La presente convenzione ha durata trentennale, fatto salvo il caso di decadenza, di cui al precedente art. 13.

Art. 15

(clausola compromissoria)

Qualunque controversia dovesse insorgere circa l'applicazione e l'interpretazione della presente convenzione sarà rimessa ad un collegio di tre arbitri, di cui due nominati uno ciascuno dalle Parti, ed il terzo, con funzioni di Presidente, dagli arbitri nominati.

In caso di mancata nomina dell'arbitro di Parte, ovvero di mancato accordo della nomina del Presidente, la nomina stessa sarà rimessa al Presidente della Corte di Cassazione su istanza della Parte più diligente.

Il Collegio giudicherà secondo diritto con l'applicazione dagli artt. 806 e ss. c.p.c. ed avrà sede a Roma.

Per ANAS S.p.A.
Il Presidente
(Dr. Ing. Vincenzo Pozzi)

Per Il Ministero
delle infrastrutture
e dei trasporti
Il Capo del Dipart. per le
opere pubbliche e l'edilizia
(Dr. Marcello Arredi)