

trasformazione in autostrade con l'utilizzazione della presente sede viaria da assentire in concessione a favore di organismi privati.

Infine, sono previste, ulteriori misure miranti ad incrementare i ricavi delle attività tradizionali (pubblicità sulla rete viaria, ingresso stazioni di servizio, passaggio linee telefoniche, licenze per i trasporti eccezionali, ecc.).

Un ulteriore profilo attiene alla inadeguata capacità di riscossione dei canoni per licenze, autorizzazioni, passaggi, ecc., ovvero per il rimborso delle correlate «spese amministrative» tanto da costringere il «vertice» al «condono» dei propri crediti a favore dei debitori. Si ricorda che nel 2002, è stata eseguita la cancellazione di crediti dell'ANAS per un importo di € 29 mln. Analogamente si è proceduto nel 2003 (cfr. par. 3).

Per porre rimedio a tale «criticità», l'ANAS ha attivato una procedura di sanatoria (cd. condono) consistente nel pagamento ridotto da parte dei debitori delle quote spettanti all'ANAS.

Le suddette misure incrementative dei ricavi possono essere conseguite mediante l'intervento del legislatore (Autostrada Salerno-Reggio Calabria) ovvero l'adesione delle autorità governative di vigilanza (val dire mediante interventi estranei ai poteri del «vertice» dell'ANAS) oppure con una rimodulazione della organizzazione e dei processi operativi.

Consegue che il processo di autofinanziamento presenta profili di difficile attuazione e tempestività.

c) Investimenti per le infrastrutture stradali

- 2.3. L'investimento per l'esecuzione di opere infrastrutturali, interessanti l'ammodernamento e l'accrescimento della rete stradale ed autostradale, deve realizzarsi in tempi brevi per conseguire i seguenti vantaggi:

- incremento della forza lavoro;
- accrescimento degli acquisti dei beni strumentali;
- felice e pronta disponibilità degli assi viari interessati.

Tali risultati producono:

- l'aumento delle entrate fiscali, previdenziali ed assistenziali, collegato con l'assunzione di nuove risorse umane;
- la diminuzione del livello di disoccupazione con risparmio dei relativi costi;
- l'accrescimento della produzione dei beni strumentali, necessari per l'attività di costruzione;
- l'incremento degli acquisti delle materie prime e degli altri beni occorrenti per il corretto impiego delle nuove opere ovvero di quelle necessarie per la perfetta realizzazione, delle opere relative alla sicurezza.

2.4. Il finanziamento disposto dal Governo afferisce sovente all'intero importo preventivato per la conclusiva realizzazione dell'opera, la quale – come largamente dimostra l'esperienza degli ultimi 30 anni – richiede complesse operazioni amministrativo-contabili, realizzate in un tempo compreso tra i 4 e i 10 anni, a seconda della tipologia dell'opera.

Ciò comporta che l'intero stanziamento di spesa è «accantonato» integralmente in un unico esercizio finanziario senza alcun collegamento con il piano cronologico delle opere interessate con la conseguenza di produrre una considerevole «eccedenza» delle disponibilità finanziarie, che andrebbero più correttamente ripartite nel corso degli anni, secondo la «velocità» di attuazione, per evitare il «blocco» di ingenti risorse finanziarie, valutabili anche ai fini dei parametri di Maastricht.

2.5. In applicazione delle regole di finanziamento e nell'intento di

evitare in futuro le surriferite «criticità», nel bilancio dello Stato dovrebbe essere stanziata, in conto competenza, la «provvista» necessaria per l'esercizio di riferimento, avendo cura di prevedere il necessario stanziamento per gli esercizi futuri fino alla conclusione dell'opera interessata, secondo la tempistica stabilita dal cronoprogramma dell'opera.

Il ricorso a questo più corretto criterio di finanziamento e correlata contabilizzazione produce i seguenti vantaggi:

- elaborazione immediata del cronoprogramma, interessante le fasi amministrativa, progettuale e costruttiva, da osservare per la realizzazione dell'opera, ponendo così in evidenza gli obiettivi annuali e pluriennali stabiliti dal Governo, cui l'ANAS deve conformarsi;
- pronta identificazione dei ritardi e delle relative cause con la conseguenza di stabilirne la responsabilità e l'adozione di interventi correttivi;
- accresciuta disponibilità finanziaria per la realizzazione di opere nel breve e medio periodo;
- possibilità di rimodulare i fondi stanziati per tener conto dei ribassi conseguiti in sede concorsuale nonché delle somme a disposizione eccedenti;
- accelerazione dell'effetto «volano» della politica degli investimenti nel settore delle infrastrutture da parte del Governo con tutti i vantaggi illustrati nel precedente paragrafo, mediante un'impegnativa azione di «velocizzazione» della spesa.

d) Piano Industriale (2003-2005)

2.6. Il C.d.A., nella riunione del 12 febbraio 2004, ha approvato le linee strategiche di indirizzo riguardanti l'approccio della Società per seguire, nel breve periodo, le linee di sviluppo di medio

periodo e a regime (31 dicembre 2010). In tale documento sono fornite le informazioni, i dati e le elaborazioni riguardanti le proiezioni economico-finanziarie 2004-2005, fondate sui dati preconsuntivi 2003, budget 2004, piano dei ricavi 2003-2005, piano degli investimenti contenuto nel contratto di programma 2003-2005, quest'ultimo in corso di approvazione da parte del CIPE e dell'Autorità di vigilanza.

Tale atto dovrebbe connotarsi quale «Piano Industriale», prescritto dalla concessione e concretare il «programma di attività», val dire l'esplicitazione di obiettivi, strategie, interventi, accompagnati dai correlati processi decisionali e dalla relativa tempistica, regolanti la gestione della Società nel periodo considerato con particolare riguardo alla «provvista» delle risorse umane, finanziarie, strumentali e con l'enunciazione delle relative politiche e conseguenti criteri applicativi.

In buona sostanza, vanno enunciati e descritti il programma dei lavori da eseguire in un articolato quadro di riferimento attuativo degli indirizzi programmatori del CIPE e delle competenti Autorità governative, in cui siano evidenziati in termini chiari, puntuali, documentati e cronologicamente precisati le azioni da svolgere nel corso del periodo considerato, ripartito annualmente, allo scopo di consentire la verifica della condotta aziendale in relazione ai compiti previsti dalla concessione in modo da consentirne la ponderazione e valutazione sotto il profilo della regolarità e sana gestione finanziaria.

Consegue che non è possibile sopperire alle suddette esplicitazioni e notazioni con il ricorso al budget ovvero ad altri documenti specifici e contabili, i quali vanno qualificati come strumenti aziendali predisposti per il felice e pronto conseguimento degli obiettivi previsti dal «Piano Industriale».

Tanto precisato, va rilevata l'inadeguatezza dei contenuti previsti dal suddetto documento con riguardo agli obiettivi, strategie e

tempistica, necessari per il migliore conseguimento della missione dell'ANAS, nel settore della viabilità sul duplice versante ordinario e autostradale, specie per quanto attiene alla cronologia di attuazione del corposo programma di nuove opere e di manutenzione stradale, predisposto e condiviso dall'Autorità Governativa. L'attenzione è, invece, mirata principalmente all'attuazione di molteplici misure interessanti l'incremento dei ricavi dell'ANAS per raggiungere il «parametro del 50%» (che secondo l'ANAS sarebbe ritenuto sufficiente per il deconsolidamento dal perimetro delle amministrazioni pubbliche) per le spese di funzionamento.

Conclusivamente, il suddetto documento da considerarsi quale aggiornamento e rimodulazione del precedente piano industriale, evidenzia le stesse «criticità», enunciate dalla Corte nella precedente relazione (cfr. par. 4.27, Relazione 2002), che si possono così riepilogare.

- ♦ la «fuoriuscita» dal settore pubblico, per la sua validità ed effettività abbisogna del ricorso contestuale dei seguenti requisiti:
 - a) copertura finanziaria con risorse proprie del 50% delle spese di funzionamento (personale e acquisto beni e servizi),
 - b) autofinanziamento, in misura del 50%, per la realizzazione delle complesse missioni assegnate all'ANAS, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con la Convenzione del 19 dicembre 2002 sottoscritta dalla Società al momento della trasformazione in S.p.A.;
- ♦ l'incremento delle risorse proprie dell'ANAS (tradizionali e nuove) si può realizzare soltanto con l'intervento legislativo; val dire con una attività completamente estranea ai poteri dell'ANAS;
- ♦ i dati finanziari del preconsuntivo 2003 non hanno trovato

conferma nel bilancio d'esercizio, peraltro non certificato dalla società di revisione, a cagione delle carenze segnalate in seguito (Cfr. par. 3.42);

- ◆ il pedaggiamento di autostrade a mobilità gratuita, sancita da norme legislative, può avvenire con l'intervento del legislatore (è il caso del pedaggiamento del tratto iniziale dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria) al pari di altre autostrade (G.R.A. di Roma e Autostrada Roma-Fiumicino) finanziate integralmente dallo Stato per assicurare la gratuita utilizzazione da parte degli utenti ⁽⁴⁾;
- ◆ carenza dell'illustrazione dei «punti deboli», alla luce della gestione finanziaria del 2003 dell'ANAS, necessaria per l'enunciazione delle misure correttive per assicurare la riduzione degli oneri economico-finanziari a carico della Società;
- ◆ indicazione di tutte le azioni riferibili alla gestione caratteristica, con la precisazione delle azioni prioritarie da avviare nel 2004, per il conseguimento degli obiettivi della Società.

Il Piano Industriale 2003-2005 non fornisce alcuna indicazione in ordine alla «rimodulazione» dei fondi per lavori, iscritti negli stati patrimoniali del 2002 e 2003, a causa della non contabilizzazione delle ulteriori disponibilità finanziarie eccedenti in relazione alle effettive necessità di spesa della Società in tale settore.

2.7. La Corte, evidenzia che l'impostazione adottata per l'elaborazione del «Piano Industriale» mira a soddisfare due finalità: una aziendale ed una che interessa sostanzialmente il

⁽⁴⁾ L'art. 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, ha facultato l'ANAS alla costruzione dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria «senza pedaggio». Con la legge 17 maggio 1999, n. 144 (art. 9), al fine di valutare la sostenibilità economica e finanziaria dell'affidamento in concessione e gestione della tratta autostradale Salerno-Reggio Calabria, furono emanate alcune disposizioni di ordine procedimentali e sostanziali, la cui attuazione era prevista entro specifici termini, in merito ad un nuovo affidamento della concessione. Sino ad oggi, il citato art. 9 non ha trovato alcuna applicazione.

Governo, che ha come obiettivo far uscire l'ANAS dal settore pubblico nel rispetto dei parametri di Eurostat. Per tale secondo aspetto, che interessa obiettivi a lungo termine, è necessario acquisire il consenso dei Ministeri interessati.

e) Concessionarie

2.8. Il sistema delle concessioni si caratterizza per la sua massima importanza nel quadro della gestione caratteristica dell'ANAS sia per l'ingente volume finanziario interessato dalle opere di manutenzione e dei nuovi lavori sia per il ruolo strategico nel quadro della mobilità che assumono le arterie autostradali sia, infine, per l'alterazione del principio del «giusto equilibrio» che deve presiedere il sistema delle concessioni autostradali; sì che le criticità rilevabili nel settore insieme alla necessità di rimodulare il quadro normativo, assurgono a fondamentali connotati di corretto funzionamento del settore delle infrastrutture viarie.

2.9. Con rinvio alle notazioni di dettaglio contenute nel successivo par. 6, va rilevato che l'introduzione nell'ordinamento costituzionale del federalismo (legge costituzionale n. 3 del 18 ottobre 2001), influenza in modo decisivo l'intero sistema delle concessioni autostradali a cagione della competenza esclusiva assegnata alle Regioni in materia di viabilità di interesse regionale (nella quale occorre includere anche le arterie autostradali) ed, interregionali in caso di accordi tra le Regioni interessate, salvo le arterie di «grande comunicazione», nazionali ed internazionali.

In tale prospettiva, diviene necessario, avviare una fase di concertazione e di condivisione insieme alle Regioni interessate per precisare – secondo le stesse modalità osservate per la

ripartizione delle strade statali – le infrastrutture da rimettere all'esclusiva competenza statale - per la loro rilevanza di vie di comunicazione nazionali ed internazionali - e quelle con un ruolo più propriamente regionale ovvero interregionale da trasferire alla potestà delle Regioni interessate.

- 2.10. Come già rilevato nella precedente relazione (Esercizio finanziario 2002, par. 2.40), sarebbe opportuno procedere ad una nuova rimodulazione, della missione dell'ANAS, in materia di concedente regolatore e controllore delle concessionarie alla luce della sua trasformazione in S.p.A. e, quindi, in un organismo che abbandona la sua natura di ente strumentale per assumere quella di impresa commerciale – mirante all'ottimizzazione del progetto - operante sul mercato in concorrenza col settore privato.

Da tale angolazione diviene difficile comprendere il contestuale conferimento all'ANAS del duplice ruolo di organismo di regolazione e di regolato, val dire di concedente e di concessionario, sia per l'esigenza di evitare la coesistenza in capo ad un unico soggetto dei due suddetti profili (che per loro natura dovrebbero essere assegnati a soggetti diversi), sia per la necessità di «spogliare» l'ANAS di funzioni tipicamente pubbliche, riservate all'apparato statale, in cui si deve necessariamente ricomprendere il potere concessionario.

In tale prospettiva, sarebbe opportuno procedere – in armonia con i dettati europei e con l'art. 97 Cost. - ad una novellazione normativa per l'assegnazione delle funzioni di regolamentazione e del correlato controllo in capo ad un organo pubblico diverso dall'ANAS, la cui scelta è rimessa alla discrezionalità del Legislatore, il quale potrà determinarsi anche in favore di un ampliamento dei compiti assegnati all'Autorità per i lavori

pubblici ovvero all'istituzione di apposita Autorità ⁽⁵⁾.

2.11. Va, inoltre, rimarcata la necessità di assegnare all'Autorità di governo la scelta programmatica delle arterie che debbono essere costruite e gestite in regime di concessione nel pieno rispetto delle regole europee e nazionali che impongono;

- ◆ sia la procedura concorsuale per la scelta del concessionario per un congruo periodo di tempo (da contenere, al massimo, entro 20 anni con obbligo di avviare, alla scadenza, una nuova procedura concorsuale);
- ◆ sia l'esistenza di una «regolazione» e della correlata ed indispensabile attività di monitoraggio affidate ad un organo statale.

2.12. La suddetta impostazione si armonizza con le linee di regolazione e di condotta disposte dalla Commissione Europea nella comunicazione del 24 aprile 2000 ⁽⁶⁾ che mira a creare un «sistema aperto» a tutti gli operatori economici interessati nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità, pubblicità e di sana gestione finanziaria (economicità, efficienza e efficacia).

2.13. Tanto precisato in via di generale sistematica, si fa presente che l'attività di controllo svolta dal Magistrato della Corte dei Conti ha incontrato notevoli difficoltà nell'acquisizione degli elementi rilevanti per una corretta e completa ponderazione e valutazione dell'azione dell'ANAS nei confronti delle concessionarie autostradali, come illustrato in seguito.

⁽⁵⁾ L'Avvocatura Generale dello Stato, interpellata dall'ANAS, ha sostanzialmente condiviso il suddetto orientamento, precisando che «la problematica posta dalla Corte dei Conti investe il campo della discrezionalità legislativa, nell'ambito della quale avrà ingresso ogni dibattito sulle finalità e funzioni dell'Ente nei confronti dello Stato che potrà essere risolto solo nella competente sede» (Cfr. Appendice n. 7).

⁽⁶⁾ Cfr. Appendice n. 8.

2.14. In tali circostanze, la missione della Corte diviene difficoltata per fornire al Parlamento un quadro esauriente in ordine agli interventi svolti dalle concessionarie e dall'ANAS, tenendo conto che le informazioni fornite si esauriscono al 31 dicembre 2002 e nulla dicono sugli obblighi che le concessionarie avrebbero dovuto assolvere nel corso del 2003.

2.15. Dalla lettura approfondita della documentazione trasmessa emergono le seguenti «criticità»:

- ◆ l'incremento delle tariffe, in seguito alla riforma introdotta con l'art. 21 del D.L. 24 dicembre 2003, n. 355, convertito con modificazioni con la legge 27 febbraio 2004, n. 47, è stabilito dall'ANAS ed è approvato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla luce di elementi forniti dalle stesse concessionarie e di difficile controllo;
- ◆ il suddetto sistema «price cap» attiene alla determinazione del «pedaggio ordinario», mentre il nuovo sistema «wacc», previsto dal citato art. 21, D.L. 355/03, dovrebbe riferirsi al «pedaggio straordinario» (Cfr. par. 6.24 e ss.);
- ◆ gli aumenti per il «pedaggio ordinario» sono fondati sul criterio del «price cap», i cui elementi costitutivi sono desunti dalle riduzioni delle sinistrosità nonché dal buono stato dell'arteria autostradale: il primo elemento esula dagli interventi del concessionario ma riposa sulla condotta degli automobilisti e sull'opera di prevenzione della polizia stradale e delle altre forze dell'ordine; il secondo (conservazione del fondo stradale) è un preciso obbligo del concessionario, il quale è tenuto, per patto convenzionale, ad assicurare in ogni momento l'ottimo stato dell'arteria ovvero ad adottare – in caso di necessità – tutte le misure necessarie per consentire un adeguato scorrimento del traffico nelle migliori condizioni;

- ◆ la variabile «X» che produce annualmente gli aumenti dei «pedaggi ordinari», viene quantificata sulla scorta di due eventi inidonei ad assurgere a circostanze qualificanti nel quadro del sistema di incremento delle tariffe secondo il principio del «price cap»;
- ◆ la mancanza di contestualità di controlli da parte dell'ANAS nelle giornate critiche per intensità di traffico ovvero per avversità atmosferiche, determina le condizioni di disagio di cui è ricca la cronaca nel periodo estivo ovvero in presenza di forti piogge o nevicate;
- ◆ l'insufficienza di un costante monitoraggio, anche preventivo o contestuale, sulle misure adottate dalle concessionarie;
- ◆ mancanza di una volontà dell'ANAS, prevista dalla Convenzione, di porre in essere ogni azione suppletiva per sopperire alle carenze delle società concessionarie, provvedendo ad avviare le procedure di penalizzazione nei confronti delle stesse, sino all'adozione di provvedimenti di decadenza, revoca, annullamento della convenzione per inosservanza degli obblighi contrattuali.

2.16. Nel corso del 2003, si è constatato che, nessun provvedimento è stato assunto dall'ANAS nei confronti delle concessionarie che non hanno garantito il rapido scorrimento del traffico ed il veloce deflusso dai caselli degli utenti in violazione degli obblighi previsti dalla concessione.

f) Consulenze

2.17. Con rinvio al dettagliato esame (cfr. par. 7), il ricorso alle consulenze, interessanti compiti istituzionali, è apparso, ancora una volta eccessivo, con la conseguenza di aggravare i costi di gestione con contestuale elusione delle direttive della Unione

Europea in materia di appalti per servizi pubblici.

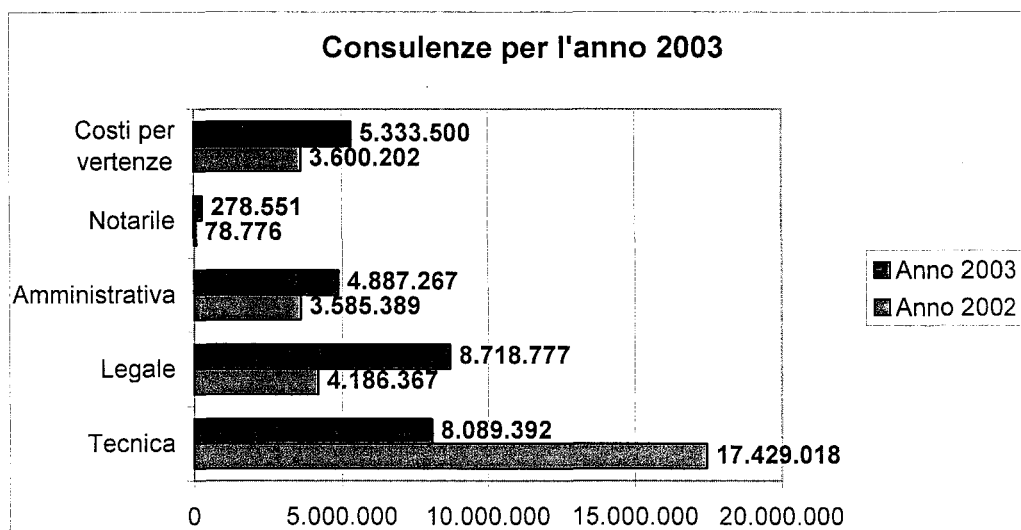
Le spese sostenute dall'ANAS, nell'esercizio finanziario 2003, si attestano a € 27.307.487,00 a fronte di circa € 16 mln. nell'anno 2000: e circa € 19,4 mln. nell'anno 2001, e lievemente inferiore al 2002 come da seguente prospetto.

Tabella riepilogativa delle spese di consulenza nell'anno 2003

(valori in unità)

N.	Tipologia	Anno 2002	Anno 2003	Differenze
1	Tecnica	17.429.018	8.089.392	- 9.339.626
2	Legale	4.186.367	8.718.777	+ 4.532.410
3	Amministrativa	3.585.389	4.887.267	+ 1.301.878
4	Notarile	78.776	278.551	+199.775
5	Costi per vertenze	3.600.202	5.333.500	+1.733.298
Totali		28.879.752	27.307.487	-1.572.265

Solo il dato riferito alle consulenze tecniche ha evidenziato un notevole decremento pari ad una riduzione del 50% delle spese sostenute nell'anno precedente; ma ciò non significa che siano diminuiti i costi in quanto gli stessi vanno a costituire una voce, tra le «*somme a disposizione dell'amministrazione*», per fare parte integrante dei conti economici dei progetti redatti per la realizzazione delle opere stradali e, come tali, imputata ad altra voce di bilancio.



2.18. Ad un consulente legale per svolgere compiti istituzionali ovvero riferibili all'Avvocatura Generale dello Stato, sono stati

corrisposti nel periodo 1996-2003 i seguenti compensi:

(valori in unità)			
Anno	Compenso in €	Anno	Compenso in €
1996	44.705,44	2000	1.395.673,99
1997	125.163,40	2001	1.258.470,35
1998	628.903,29	2002	1.488.274,23
1999	737.700,05	2003	1.419.724,99
Totale	7.098.615,74		

Permane, pertanto, il ricorso «anomalo» a tale consulente, nominato con assoluta discrezionalità dal «vertice», senza fornire, di norma, alcuna informativa al C.d.A. ed in assenza di congrua motivazione e, a quanto consta, dell'autorizzazione dell'Università «La Sapienza» di Roma insieme all'omessa notificazione al Ministero della Funzione Pubblica.

In proposito il Presidente-Amministratore dell'ANAS, con nota del 7 aprile 2004, n. 2558 (Cfr. Appendice n. 4) ha fatto presente che (in ordine alla consulenza in questione) «trattasi di professionista legato da rapporto di consulenza continuativa con la Società fin dal 1995, e che, l'attività espletata, regolarmente suffragata da relazioni periodiche, è stata oggetto di corrispettivi determinati in base alle vigenti tariffe professionali».

«Peraltro, ferma restando la necessità di avvalersi di professionalità legali esterne ad integrazione della struttura e della Avvocatura dello Stato, si rileva che nel 2003 gli incarichi affidati al citato professionista sono diminuiti del 40% ed i compensi del 22%».

La Corte fa presente che nel 2003 sono stati corrisposti, compensi di € 1.419 mln a fronte di € 1.488 mln. erogati nel 2002 con una diminuzione, nel 2003, di € 69 mila pari al 4,63% rispetto alla spesa sostenuta nel 2002.

- 2.19. In tale contesto, va ricordato, per completezza, che il Presidente dell'ANAS ha provveduto ad emanare precise disposizioni con cui si stabiliscono le modalità procedurali da osservare per il

conferimento degli incarichi di consulenza.

La Corte dei Conti ha, a più riprese (Cfr. par. 7.20 e ss., Relazione 2002), segnalato che la nomina dei consulenti concerne tutti i soggetti estranei alla struttura, ai quali viene conferito un incarico per l'adempimento della missione dell'Ente. La nomina deve essere conferita con il rispetto dell'art. 6, 6 comma, D.Lgs. 30 maggio 2001, n. 165, i cui principi assumono una valenza di generale applicazione ivi compresi tutti gli organismi pubblici qualunque sia la loro configurazione giuridica (S.p.A., Ente Pubblico, ecc.).

In particolare, devono essere determinati, durata, luogo, compenso ed oggetto della collaborazione; il relativo incarico va affidato ad esperti di comprovata competenza; ai contratti va applicato l'art. 24, comma 5, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, (obbligo di comunicazione alla Corte dei Conti) nonché del divieto sancito dall'art. 53, 9 comma, D.Lgs. 30 marzo 2001, n. 165 (autorizzazione ministeriale per i dipendenti pubblici); i provvedimenti di conferimento degli incarichi devono essere congruamente motivati e documentati circa la inidoneità del personale dell'ANAS allo svolgimento dell'incarico e l'assoluta necessità di ricorrere a professionisti esterni in luogo di reclutare qualificato personale per lo svolgimento di funzioni istituzionali.

La suddetta disciplina è stata di recente rinforzata dal D.L. 12 luglio 2004, n. 168, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2004, n. 191, nonché dalla legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge finanziaria 2005).

g) Sicurezza stradale

2.20. Nel quadro dell'art. 15 della legge 1 agosto 2002, n. 166, intensa è stata l'attività dell'ANAS nel settore della sicurezza stradale articolata su un duplice versante:

- ◆ l'eliminazione dei «punti neri», cioè dei siti di massima pericolosità storicamente accertati;
- ◆ l'elaborazione e l'avvio del programma «infomobilità e sorveglianza stradale» incentrato sull'attivazione della sala operativa nazionale accompagnata dalla presenza di operatori stradali a scopo di prevenzione e assistenza agli utenti;
- ◆ elaborazione del progetto «infonebbia» che si prefigge l'obiettivo, in caso di nebbia, di introdurre una serie di interventi per soccorrere gli automobilisti e ridurre gli incidenti stradali progetto, questo, caratterizzato dalla sperimentazione sull'autostrada Brescia-Padova (dove è installata la prima centrale operativa) di due automobili di sicurezza (safety car) provviste di adeguati segnali luminosi e di una barra a messaggio variabile (follow me) per accrescere le condizioni di visibilità e la sicurezza degli utenti specie nel caso di esistenza di improvvisi banchi di nebbia ⁽⁷⁾;
- ◆ attuazione del programma di ricerche per individuare, sperimentare e praticare le nuove tecnologie di costruzione e di arredamento complementare della sede stradale per ridurre, se non eliminare, situazioni di pericolo, con la collaborazione del Centro Ricerche FIAT (CRF), chiamato ad attività di assistenza e di sviluppo dei risultati già conseguiti verso il corrispettivo di € 4,175 milioni a titolo di rimborso spese.

(7) I particolari del progetto Infonebbia sono illustrati dal Presidente-Amministratore dell'ANAS nel comunicato stampa del 23 febbraio 2004:

«Il sistema entra in funzione nei casi di nebbia intensa. La Centrale Operativa può richiedere l'intervento delle Safety-car, dotata di sistemi anticollisione e di pannello a messaggio variabile, può posizionarsi alla testa di una colonna di vetture e guidarle attraverso la nebbia garantendone la sicurezza. La Safety-car, infatti, essendo in costante collegamento con la Centrale Operativa ed essendo equipaggiata con la sensoristica necessaria, dispone di tutte le informazioni che possono consentire un transito sicuro in scenari caratterizzati da visibilità ridotta. La barra a messaggio variabile "Follow Me" di cui dispone, le consente di essere visibile nella nebbia e di guidare gli altri veicoli. La velocità prevista è di 50 Km/h».

h) Convenzioni con le Prefetture per combattere infiltrazioni malavitose

2.21. Come sarà riferito più ampiamente al par. 5, il «vertice» della Società ha disposto che gli uffici periferici dell'ANAS, situati nelle regioni meridionali, procedano prontamente a concordare appositi protocolli con le competenti Prefetture, al fine di prevenire infiltrazioni malavitose nei cantieri stradali. Alcuni protocolli sono già stati sottoscritti (Napoli, Campobasso, ecc.).

i) Interventi del giudice penale

2.22. Nel 2002, e nel primo semestre del 2003, numerosi sono stati gli interventi della Magistratura ordinaria per la repressione di attività penalmente illecita, addebitata a funzionari e dirigenti dell'ANAS in collaborazione con imprese private. Tali interventi hanno interessato, a quanto consta, i seguenti organismi:

- il Compartimento di Palermo;
- il Compartimento di Bari;
- il Compartimento di Bologna;
- il Compartimento di Milano;
- il Compartimento di Torino;
- il Compartimento di Firenze;
- il Compartimento di Ancona;
- il Compartimento di Catanzaro;
- l'Ufficio Speciale per la Salerno-Reggio Calabria.

In ordine alle suddette iniziative non risulta che l'ANAS abbia sempre adottato i consequenziali provvedimenti e principalmente:

- la contestazione disciplinare agli interessati;
- l'istituzione di una inchiesta amministrativa;
- la costituzione di parte civile nei relativi provvedimenti.