

serie di direttive emanate dalla Direzione competente, a cui si debbono attenere tutti gli Uffici periferici dell'ANAS, al fine di unificare i criteri di rilascio. In ultimo la materia è stata ulteriormente disciplinata con comunicazione del Direttore Generale del 10 febbraio 2004 con cui si fissano anche gli oneri economici a carico dell'utente;

- le royalties, sia su autostrade in concessione che in gestione diretta prevedono, rispettivamente, un aumento delle entrate pari a circa € 43 mln. per le prime (rispetto ai circa € 5 mln. del 2002) e di circa € 15 mln. per le seconde (rispetto ai circa € 4 mln. del 2002).

j) Federalismo stradale

4.25. Con circolare n. 28 del 5 novembre 2003, la Direzione Centrale Lavori ha diramato un elenco aggiornato della rete stradale nazionale gestita dall'ANAS S.p.A., unitamente ad un elenco di arterie, in itinere, per le quali non è stato ancora definita la relativa destinazione, in quanto sono ancora in corso, con le rispettive Regioni, gli iter procedurali per l'attribuzione della competenza della gestione.

Nella suddetta circolare è rivolto, tra l'altro, l'invito agli Uffici periferici dell'Azienda, di tenere aggiornato l'elenco delle strade in gestione all'ANAS.

Pertanto, alla data del 5 novembre, la distesa chilometrica della rete stradale ed autostradale attribuita alla Società, risulta di complessivi Km. 21.529+328 che, suddivisa regionalmente, appare la seguente:

XIV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Compartimento	Strade Statali	Distesa chilometrica	Distesa chilometrica in itinere	Chilometraggio totale
Ancona	4-16-16dir-73bis-76-77-81-681-RA 11	456+600	7+691	464+291
Aosta	26-26dir-27	148+393	0	148+393
Bari	7-7ter-16-17-89-89dir-90-93-96-99-100-101-106-106dir-170dir-172-172dir-272-274-275-379-613-655-	1.520+855	101+781	1.622+636
Bologna	3bis-9-12-16-45-62-63-64-67-72-309-309dir-RA1-RA8	1.073+865	50+900	1.124+765
Cagliari	125-125dir-126-126dir-127-127bis-128-128bis-129-129bis-130-130dir-131-131bis-131dir-132-133-133bis-134-195-195rac-196-196dir-197-198-199-200-291-292-292dir-293-295-387-388-389-389dir-390-391-392-427-442-466-537-547-554-597-672-	2.977+315	96+932	3.074+247
Campobasso	6dir-16-17-85-87-158-212-645-647-647dir-650-652-	520+550	0+910	521+460
Catanzaro	18-19quater-106-106rad-107-108bis-109-109bis-177-179-179dir-182-280-283-481-531-534-616-660-682-RA4-	1.367+340	12+672	1.380+012
Firenze	1-3bis-12-12rad-62-63-64-67-67bis-73-223-326-398-674-679-680-RA3-RA6-	883+794	44+615	928+409
Genova	1dir-20-28-45-	115+514	9+926	125+440
L'Aquila	5-16-16dir-17-80-80rac-81-83-84-153-158-650-652-RA12-	600+720	9+875	610+595
Milano	9-12-33-36-37-38-38dir-39-42-45bis-233-301-336-340-340dir-341-342-344-394-494-526-629-RA7-	900+080	10+535	910+615
Napoli	6-7-7bis-7dir-7quater-18-19-85-87-88-90-90bis-91-91rac-145-163-212-268-303-372-400-401-425-517-RA2-RA9	1.187+896	82+328	1.270+224
Palermo	113-113dir-114-115-115dir-115ter-115quater-116-117-117bis-118-119-120-121-122-122bis-123-124-185-186-187-188-188dir-189-190-191-192-193-194-284-285-286-287-288-289-290-385-386-410-410dir-417-514-557-560-561-575-576-624-626-640-643-644-683-RA15	3.807+144	61+190	3.868+334
Perugia	3-3bis-73bis-75-76-77-79-219-318-675-RA6	333+654	66+695	400+349
Potenza	7-7rac-18-19-92-93-94-94dir-95-96bis-106-169-401-401dir-407-481-585-585dir-598-653-655-658-RA5	1.055+457	16+495	1.071+952
Roma	1-1bis-4-4dir-7-17-79-675-	489+339	42+600	531+939
Torino	20-21-24-25-26-28-32-33-34-231-335-335dir-336-337-341-659-RA10	673+244	12+230	685+474
Trieste	13-13rac-14-14rac-15-52-52bis-54-54rac-54rad-55-55rac-56-58-202-251-252-305-351-352-353-354-355-356-409-463-464-465-512-518-519-552-646-676-677-678-RA13-RA14-RA16-RA17	1.157+121	8+419	1.165+540
Venezia	12-13-14-16-47-50-50bis-51-51bis-52-53-309-434-516-	701+489	32+864	734+353
Totali		19.970+370	668+658	20.639+028

Al chilometraggio delle suddette strade statali, vanno aggiunti i chilometri delle autostrade e dei raccordi gestiti direttamente

dall'ANAS riferiti a:

A19 Palermo-Catania e A29 Palermo-

Trapani-Mazara del Vallo	Km. 360 + 200
GRA di Roma	68 + 200
Roma-Fiumicino	18 + 500
Salerno-Reggio Calabria	443 + 400
Per un totale di	Km. 890 + 300

che sommati ai Km 20.639+028 si ottiene un chilometraggio complessivo di Km. 21.529+328 (da Catasto Strade).

k) Patrimonio immobiliare

4.26. In via preliminare e in riferimento alla legge n. 662 del 23 dicembre 1996, si rileva che la gestione degli Immobili, era finalizzata ad una loro amministrazione, secondo un criterio di conformità ai fini istituzionali. La materia in oggetto, viene di fatto gestita in contemporanea da due diverse Direzioni; la Direzione Amministrativa e Finanziaria la cui funzione era diretta alla gestione del Patrimonio Immobiliare; l'altra, Direzione Affari Generali, si occupava dell'emanazione di direttive per gli uffici periferici. Negli esercizi precedenti, sono stati incaricati più dirigenti, al fine di operare parallelamente in tale ambito. Nonostante un rallentamento temporaneo nell'anno 2000 a causa del processo di «regionalizzazione», l'ANAS S.p.A. ha comunque continuato l'attività di ricognizione dei beni immobiliari presenti sul territorio. Tuttavia, occorre rilevare che la ripartizione del medesimo lavoro, effettuato da due strutture centrali, ha generato confusione nella determinazione delle competenze e della definitiva operazione di comparazione dei dati rilevati dalle fonti sopracitate. Infine, la ricognizione effettuata dalla Società Cross, presso i catasti e le conservatorie, non comprende alcuni edifici (anche di otto piani) che, pur

preesistenti o successivamente edificati su terreni regolarmente registrati, non sono stati mai accatastati.

L'esame effettuato sul patrimonio in argomento porta a formulare le seguenti criticità:

- gli incarichi dirigenziali, assegnati all'attività di Servizio Gestione e Valorizzazione del Patrimonio, si sono svolti, impropriamente, con competenze frazionate;
- l'azione di controllo, sull'intera attività compartimentale, relativa agli immobili, è resa inattuabile dalla dichiarata disomogenea immissione delle informazioni nelle banche dati degli Uffici Periferici.

I) Piano Industriale

4.27. In aggiunta a quanto ricordato al par. 2.6, il Piano Industriale 2003-2005 ha modificato la propria denominazione in «Linee strategiche di indirizzo» ed è stato approvato dal C.d.A. del 12 febbraio 2004; in esso sono analiticamente riportati gli obiettivi, soprattutto in termini economici, che la Società si prefigge di raggiungere nel breve-medio tempo attraverso le attività proprie istituzionali ridefinite e potenziate al fine di fornire i servizi al meglio delle condizioni di mercato ed ottenere il giusto corrispettivo.

Si riportano in sintesi, le risorse previste secondo la seguente articolazione, come indicata nel documento presentato al Consiglio:

(importi in milioni)				
Ricavi	2003	2004	2005	A regime
Pubblicità	8,2	10,1	11,8	14,2
Licenze e concessioni	19,7	28,6	36,0	41,7
Trasporti eccezionali	2,3	4,3	5,5	6,3
Royalties su autostrade in gestione diretta	11,3	11,6	11,9	13,4
Royalties su autostrade in concessione	1,1	1,1	1,1	1,1
Centro sperimentale di Cesano	0,6	1,0	1,5	1,5
Canone per concessione A24 e A25 (Strada dei Parchi)	55,8	55,8	55,8	55,8
Totale da attività tradizionali	99,0	112,5	123,6	133,9
Ricavi straordinari per sanatorie		15,0		
Corrispettivo da servizi Istituzionali	375,0	375,0	423,4	479,0
Totale generale	474,0	502,5	547,0	612,9

Per quanto attiene alle nuove attività industriali, l'incremento dei ricavi è subordinato all'emanazione di appositi atti normativi protesi a trasferire all'ANAS gli attuali introiti del tesoro di circa € 125 mln., riferibili all'aliquota di spettanza dello stato sui pedaggi autostradali nonché ad un incremento delle royalties riguardanti l'erogazione di carburanti e la ristorazione che dovranno essere quantificate con percentuale di riferimento agli introiti dei relativi gestori ⁽¹¹⁾.

L'esame dello studio porta alle seguenti valutazioni.

4.28. Per quanto concerne la pubblicità, le autorizzazioni e le concessioni, le competenze riguardano:

- la gestione degli aspetti amministrativi di licenze e concessioni, autorizzazioni, accordi quadro e convenzioni con Enti;
- l'adeguamento della regolamentazione della pubblicità sulle strade statali;
- l'informatizzazione affidabile e sicura dei dati ai fini inventariali e gestionali;

⁽¹¹⁾ Dal bilancio di previsione 2004, approvato con legge n. 351/2003 sono previsti, nello stato di previsione delle spese dell'azionista unico i seguenti stanziamenti così iscritti:

Unità previsionali di spesa	Importi
3.1.2.45 ANAS	450.000.000
3.2.3.11 Opere stradali	15.493.707
3.2.3.48 ANAS	<u>1.028.000.000</u>
Totale	1.093.493.707

- la riduzione delle situazioni di abusivismo e morosità.

Le criticità rilevate attengono a:

- 1) scarsa capacità di riscossione dei crediti;
- 2) incertezza sulla esigibilità dei crediti con possibile incremento del relativo fondo svalutazione e appesantimento del risultato d'esercizio;
- 3) notevole difformità delle previsioni sui ricavi rispetto a quelle del Piano Industriale, i cui obiettivi appaiono difficilmente raggiungibili;
- 4) mancato aggiornamento del prezzario 2004 per le licenze e concessioni;
- 5) la pubblicazione dell'adeguamento dei canoni pubblicitari 2004, deliberato dal C.d.A. il 25 settembre 2003, è stata effettuata mediante affissione negli Uffici periferici dell'ANAS e sul sito Internet in luogo della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, creando i presupposti di eventuali contestazioni e contenziosi e l'aggravio di costi per la società.

4.29. Per quanto attiene ai trasporti eccezionali le criticità rilevate riguardano:

- 1) mancanza di uniformità tra i vari Compartimenti nell'iter autorizzativo per il rilascio del nullaosta nei rispettivi tratti di competenza con inevitabili difficoltà quando il trasporto eccezionale da autorizzare deve attraversare più Compartimenti;
- 2) mancata ottemperanza dell'art. 19 del Regolamento di Attuazione del Codice della Strada che prevede il rimborso delle spese per l'istruzione della pratica, oltre all'indennizzo per la maggiore usura della strada;
- 3) l'obiettivo previsto dal Piano Industriale sugli introiti derivanti dai trasporti eccezionali di € 9.000.000 (la stima è stata effettuata considerando come tariffa base € 90,00 per

n. 100.000 pratiche), appare difficilmente raggiungibile, in quanto attualmente, in base ad un «intervento tampone», l'importo a pratica è forfettariamente fissato a € 36,00 a copertura delle spese di procedura: elementi questi ultimi presi in considerazioni per la formazione del budget;

- 4) a supporto del punto 3), si fa presente che al 24 novembre 2003 le entrate riscosse per trasporti eccezionali sono pari ad € 2.279.441,59 (dati forniti dalla Direzione Amministrativa e Finanziaria).

- 4.30. Il patrimonio immobiliare dell'ANAS è costituito da terreni e fabbricati, ma per la prima tipologia di beni si è ancora in fase di identificazione e valorizzazione.

Pertanto le osservazioni che seguono hanno per oggetto la situazione e i risultati conseguiti per la valorizzazione dei fabbricati.

- 4.31. Il compito di effettuare la ricognizione giuridica di tutti gli immobili intestati ad ANAS, compresi quelli trasferiti fisicamente alle Regioni, è stata affidata alla società di consulenza Cross International, che ha rilevato n.4.068 unità immobiliari per un valore complessivo di € 232.644.000.

Questi dati sono stati confrontati con quelli «fisici» in possesso del «Servizio Gestione e Valorizzazione del Patrimonio», desunti dall'attività di accertamento effettuata mediante sopralluoghi sul posto al fine di individuare gli immobili giuridicamente ed effettivamente disponibili della Società.

L'attività di riallineamento dei dati ha prodotto, al momento, soltanto 1.734 riconciliazioni.

m) Società miste ANAS S.p.A./Enti Locali

4.32. Merita brevemente ricordare alcune importanti società miste di notevoli rilievi sociali, politici ed economici in cui l'ANAS S.p.A. partecipa con propri capitali. Esse sono:

- la Quadrilatero S.p.A., costituita con le Regioni Marche ed Umbria in cui l'ANAS S.p.A. partecipa con il 51%;
- la Stretto di Messina S.p.A., costituita con la Fintecna S.p.A. (68,8%), la RFI (13%), le Regioni Calabria e Sicilia (ognuna al 2,6%), in cui l'ANAS S.p.A. partecipa con il 13%;
- la Asti-Cuneo S.p.A., in cui l'ANAS S.p.A. partecipa al 35% con il futuro concessionario della costruenda autostrada.

n) Partecipazioni societarie

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

- Autostrada SITAF – Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus – che costruisce e gestisce l'autonoma autostrada, in cui la partecipazione azionaria è pari al 31,746%;
- Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco, per la gestione dell'omonimo tunnel in cui la partecipazione è del 32,12%;
- Autostrada Asti-Cuneo, da costituire, dopo l'affidamento, con l'aggiudicatario della concessione, in cui la partecipazione è stata fissata nel 35% del capitale sociale;
- Consorzio Autostrade Siciliane, che gestiscono le vie di comunicazione nell'isola;
- Nuova Romea – da costituire – per la realizzazione del tratto autostradale da Ravenna a Venezia rientrante nel progetto del «Corridoio adriatico»;
- Service e patrimonio - ancora da costituire - con l'obiettivo

di valorizzare le attività a reddito tradizionale e nuove attività industriali;

- Engineering - da costituire - con l'obiettivo di fornire supporto specialistico nelle attività di progettazione e di project management;
- International - da costituire - con l'obiettivo di realizzare infrastrutture e fornire servizi all'estero.

o) Criticità

4.34. Criticità:

- 1) l'assegnazione di tre dirigenti al servizio gestione e valorizzazione del patrimonio con competenze frazionate ma analoghi compiti svolti in parallelo;
- 2) disomogeneità nella tenuta delle banche dati degli Uffici Periferici che non consente alla Direzione Generale di possedere informazioni complete per quantità e contenuto;
- 3) difficoltà nella restituzione da parte degli Enti istituzionali degli immobili ad essi concessi ad uso gratuito;
- 4) condizioni fatiscenti degli immobili per scarsa manutenzione;
- 5) il sistema contabile non fornisce informazioni dettagliate, riguardo alla scadenza dei pagamenti dovuti, le unità immobiliari locate, ecc. rendendo impossibile il controllo delle morosità;
- 6) scarsa utilizzazione delle procedure informatiche esistenti;
- 7) impossibilità nell'individuare, verificare, controllare la gestione del patrimonio immobiliare, a livello compartimentale, riguardo alla redditività, utilizzo, referenti, contratti con le società incaricate al rilevamento dei beni, ecc., per la mancata o non uniforme applicazione delle procedure impartite dalla Direzione Generale e per la

scarsità delle risposte fornite;

- 8) utilizzazione, da parte dei componenti del C.d.A., di carte di credito aziendali per le spese da addebitare alla Società, tra cui quelle di rappresentanza, in mancanza della relativa regolamentazione d'uso e di apposita delibera del C.d.A.

5. INFRASTRUTTURE STRADALI

A) PREMESSA

- 5.1. La presente esposizione attiene esclusivamente ai fatti rilevati e contabilizzati nel 2003.

La Commissione europea, con procedura di infrazione n. 2001/2182 ex art. 226 del Trattato, ha formulato, nei confronti dell'Italia, alcuni rilievi in merito alla applicazione della normativa nazionale in materia di contratti misti (lavori, forniture e servizi) ritenendola non compatibile alla normativa comunitaria. Sostiene, infatti, la Commissione che il parametro di riferimento da tenere presente – in presenza di contratti misti - per l'applicazione delle rispettive regole, è determinato dall'«*oggetto principale del contratto*» e non dalla prestazione economica più rilevante; criterio attualmente adottato dall'Italia.

Negli appalti misti – secondo la Commissione – la presenza economica non implica necessariamente che un appalto possa essere qualificato «per lavori» qualora questi siano accessori e non costituiscano l'*oggetto principale* dell'appalto.

Tale comportamento, adottato dalla normativa italiana, sottrarrebbe numerosi appalti di servizi e forniture all'applicazione dell'apposita disciplina comunitaria di cui alle direttive n.92/50 e n.93/36.

A seguito delle suesposte determinazioni, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha emanato, in data 18 dicembre 2003, una apposita circolare (G.U. n. 79 del 3 aprile 2004) con la quale – in attesa dell'enunciazione di apposito provvedimento normativo - si invitano le amministrazioni aggiudicatrici a tenere nel dovuto conto le considerazioni della Commissione al fine di assicurare, nell'immediato, l'osservanza della disciplina comunitaria.

5.2. Sulla GUCE serie L, n. 134 del 30 aprile 2004, è stata pubblicata la nuova direttiva per appalti pubblici n. 2004/18/CE per l'affidamento dei lavori, forniture e servizi nei settori tradizionali. Gli Stati membri hanno 21 mesi di tempo per recepire il testo in una legge nazionale, tenendo presente che le norme «self-executing» sono di immediata applicazione.

5.3. La Convenzione di concessione stipulata tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'ANAS S.p.A. ⁽¹⁾ stabilisce, all'art. 5, che, fino alla stipula del primo Contratto di Programma, si faccia 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 del 2002 e registrato alla Corte dei Conti il 9 ottobre 2002, nonché all'Accordo di Programma Ministero/ANAS approvato in pari data: atti questi che non prevedono gli esposti interventi per l'eliminazione dei «punti neri» (cfr. par. 2).

L'investimento totale del Contratto di Programma triennale 2003-2005, pari a € 7.326 mln. risulta così distribuito.

Contratto di Programma Triennale 2003-2005 Ripartizione per aree geografiche

(importi in milioni)

Documenti di programmazione	Nord	%	Centro	%	Sud e Isole	%	Totale
Interventi provenienti ex programma triennale 2002-2004 comprensivi dei fondi derivanti da altri Enti e delle integrazioni e adeguamenti richiesti	745,437		754,603		1.441,154		2.941,194
Programma di finanziamento straordinario 2003 – Nuove opere – Comprensivo dei fondi di altri enti	1.790,992	36.53	376,948	18.00	1.059,870	45.47	3.227,808
Programma di finanziamento straordinario 2002–Miglioramenti funzionali	140,571		186,792		830,066		1.157,429
Totale	2.677,000		1.318,341		3.331,090		7.326,431

⁽¹⁾ Cfr. Appendice n. 6.

a1) Affidamenti in concessione. Evoluzione quadro giuridico. Contraente generale (General Contractor)

- 5.4. Nella relazione sulla gestione finanziaria dell'ANAS dell'esercizio 2002, la Corte dei Conti aveva rammentato le caratteristiche salienti dell'affidamento in concessione (Cfr. par. da 6.1 a 6.3, Relazione 2002); istituto che governa l'intera procedura degli appalti di opere pubbliche, dalla progettazione all'esecuzione dei lavori, introdotto nell'ordinamento italiano dalla legge 24 giugno 1929, n. 1137, modificata dalla legge 12 luglio 1949, n. 460, dalla legge 10 agosto 1950, n. 660 e dalla legge 8 agosto 1977, n. 584.

In seguito, la materia era stata *pro tempore* disciplinata dalla legge 17 febbraio 1987, n. 80, che limitava l'applicazione di norme straordinarie, per un periodo non superiore a tre anni dalla sua entrata in vigore, per l'accelerazione dell'esecuzione delle opere pubbliche.

Il ricorso a tale procedura veniva previsto per tutti i lavori il cui importo era stimato superiore a € 10 mln.

- 5.5. Il successivo D.Lgs. 19 dicembre 1991, n. 406, ricettivo della direttiva 89/440 CEE, riguardante l'aggiudicazione di appalti pubblici (sostitutivo, peraltro della precedente legge n. 584/77) riportava, all'art. 4, comma 2, la possibilità di utilizzare l'affidamento in concessione dei lavori pubblici il cui importo fosse pari o superiore ad ECU 5 milioni, IVA esclusa.

Ulteriore normativa di riferimento è quella contenuta nella legge 11 febbraio 1994, n. 109, seguita dalla legge 1° agosto 2002, n. 166 e dal D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190, relativo alla realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale il cui importo progettuale sia superiore a € 250 mln. Con questo provvedimento è stata disciplinata, nell'ordinamento italiano, la figura introdotta dalla legge 21

dicembre 2001, n. 443, derivata dalla *common law* angloamericana, del contraente generale («general contractor»), che trova la sua genesi nell'art. 1, lett. a), dir. 93/37 CEE, nella parte in cui viene prevista l'esecuzione, «con qualsiasi mezzo», di un'opera rispondente alle esigenze specifiche dell'amministrazione aggiudicatrice.

Resta inteso che, in base al diritto comunitario, il «general contractor» che intenda affidare a terzi una determinata parte dei lavori «è sempre tenuto a rendere nota a livello comunitario la sua intenzione di affidare a terzi un appalto di lavori» ⁽²⁾ (Commissione 24 aprile 2000), osservando le procedure pubblicitarie previste dall'art. 11, par. 4, 6, 7, 9-13 e dall'art. 16 della dir. 93/37 CEE.

Al riguardo, occorre segnalare che la Corte Costituzionale, con sentenza 1 ottobre 2003, n. 303, decidendo su ricorsi presentati da alcune Regioni ⁽³⁾, ha dichiarato l'incostituzionalità, per contrasto con l'art. 117, 6° comma, Cost., dell'art. 15, commi 1°-4°, D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190, nella parte in cui abilitano il Governo ad integrare e modificare il D.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554, e di tutti i regolamenti governativi autorizzati disciplinanti la materia. A seguito di tale sentenza, il Governo ha ritirato il progetto di regolamento di qualificazione dei contraenti generali ed ha optato per lo strumento del decreto legislativo, attualmente in corso di elaborazione.

- 5.6. La Finanziaria 2004 ⁽⁴⁾, ha apportato alcune modifiche che hanno interessato sia l'articolo 30 della legge quadro sui lavori pubblici (n. 109/1994) che disciplina le prestazioni di garanzia da parte dei privati esecutori, sia la legge 21 dicembre 2001, n.

⁽²⁾ Cfr. Comunicazione della Commissione Europea del 24 aprile 2000, in G.U.C.E. 29 aprile 2000, C121/2 e ss. Cfr. Appendice n. 8.

⁽³⁾ L'intervento della Corte Costituzionale è stato attivato dalle Regioni Marche, Toscana, Umbria, Campania, Lombardia nonché dalle Provincie Autonome di Trento e Bolzano e altri.

443 (c.d. legge obiettivo).

E' stato, tra l'altro, statuito che gli interventi del «General contractor» in materia di esecuzione di opere pubbliche, debbono essere realizzati, con risorse dell'appaltatore non superiori complessivamente al 20% dell'importo posto a base di gara; il rimborso della quota anticipata dal contraente generale viene disposto in unica soluzione, al termine dell'ultimazione lavori (art. 4, comma 149, legge 350/03).

Per ciò che concerne le garanzie fidejussorie - art. 30 della legge n. 109/1994 - da prestare in caso di aggiudicazione dell'opera, la predetta Finanziaria 2004 ha disposto che: «In caso di aggiudicazione con ribasso d'asta superiore al 10 per cento, la garanzia fidejussoria è aumentata di tanti punti percentuali quanti sono quelli eccedenti il 10%; ove il ribasso sia superiore al 20 per cento, l'aumento è di due punti percentuali per ogni punto di ribasso superiore al 20%». La norma continua stabilendo che le disposizioni si applicano anche ai contratti in corso ⁽⁵⁾.

- 5.7. Gli accertamenti della Corte hanno evidenziato il frequente ricorso da parte dell'ANAS alla «trattativa privata» per l'attuazione di perizie di variante, omettendo la procedura concorsuale nonché le indagini di mercato e la correlata comunicazione alla Corte dei Conti, prescritte dall'art. 24 della legge 27 dicembre 2002, n. 289.

Massiccio è stato il ricorso alle consulenze, come sarà illustrato in seguito (cfr. par. 7).

⁽⁴⁾ Cfr. Appendice n. 3.

⁽⁵⁾ Alla fine di gennaio 2004, è approvato al Consiglio dei Ministri, il disegno di legge che dovrà modificare la disciplina dell'affidamento delle opere della «Legge Obiettivo» n. 443/2001 di importi superiori a € 250 mln., al contraente generale. E' prevista una suddivisione della qualificazione delle imprese in tre fasce di importo: la prima fino a 350 mln., la seconda fino a 700 mln. e la terza oltre i 700 mln. Per ognuna saranno anche stabiliti i requisiti tecnici, economici e di ordine generale che dovrà possedere il contraente generale al fine di garantire la stazione appaltante sulla solidità dell'esecutore.

Si prevede un tempo di circa sei mesi per il perfezionamento dell'iter legislativo, prima che la nuova disciplina possa divenire operativa.

5.8. Il CIPE con provvedimento n. 121 del 21 dicembre 2001, emanato, in virtù della «legge-obiettivo» (n. 443/01) ha disposto il seguente programma di lavori.

(valori in milioni di €)

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