

68586-84

ATTIVITÀ DI RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE

Nell'anno 2003 sono state portate avanti diverse attività rivolte all' potenziamento di alcuni servizi di manutenzione e sicurezza stradale, al monitoraggio delle gestioni delle concessioni ed altre dell'attività di ricerca e sviluppo, di seguito riepilogate. Come indicato nella nota integrativa, i costi di ricerca e sviluppo aventi utilità pluriennale sono capitalizzati fra le immobilizzazioni immateriali.

Le più rilevanti attività di ricerca e sviluppo sono state svolte presso il Centro Sperimentazione Stradale operante nel comprensorio di Casale di Sesto (CSS), che ha provveduto ad avviare nell'anno 2003 numerosi progetti ed alcuni accordi di rilevanza strategica. Gli accordi di rilevanza strategica hanno portato all'attivazione nel corso del 2003 dei seguenti progetti:

a) Progetto Infonebbia (Anas/Centro Ricerche Fiat)

Anas e Centro Ricerche Fiat hanno avviato un progetto per la sicurezza stradale in caso di nebbia. Il progetto si è articolato nella sperimentazione, di due tratti stradali ed autostradali, di sistemi integrati di assistenza alla guida in caso di nebbia attraverso la dotazione delle infrastrutture stradali di sistema di sicurezza in grado di interagire con i veicoli che le percorrono e di segnalare ai conducenti le situazioni di rischio imminente. Il progetto prevede la realizzazione di due siti di sperimentazione equipaggiati con sistemi ITS (Intelligent Transport System), l'individuazione di nuove soluzioni a supporto della guida su corsie dedicate ("Safety Car"), la definizione di protocolli di comportamento per utenti e gestori stradali. Tra gli altri elementi di novità del progetto, si segnala l'approccio integrato veicolo-struttura e l'uso di sensori a supporto del dialogo tra apparati di bordo e apparati di terra. Il progetto prevede che Anas sia titolare della proprietà intellettuale connessa ad eventuali brevetti delle tecnologie sviluppate congiuntamente con il Centro Ricerche Fiat.

b) Progetto per il riutilizzo integrale dell'asfalto drenante (Anas/GreenArm/Hitachi)

Il 16 giugno 2003 Anas ha sottoscritto con il Gruppo giapponese GreenArm-Hitachi Construction Machinery un accordo di cooperazione attivo alla sperimentazione e alla ricerca della tecnologia di riciclaggio in situ delle pavimentazioni drenanti. GreenArm è la società licenziataria per il Giappone della tecnologia canadese denominata "AR 2000", che si

68586/85

sestanza nella costruzione e nell'uso di un "treno" di mezzi speciali che ricondizionano e riciclano l'asfalto sul posto. L'accordo prevede che Anas e GreenArm effettuino congiuntamente una campagna di test di riciclaggio di un tratto di pavimentazione del Compartimento di Perugia; sulla base degli esiti del test le due società intendono verificare la definibilità di uno o più standard di tecnologie di riciclaggio della pavimentazione drenante, basati sulla minimizzazione di emissioni in accordo con il Protocollo di Kyoto. Il progetto, che coinvolge diverse strutture aziendali, viene coordinato congiuntamente da esperti aziendali nella pavimentazione e dal CSS di Cesano. Anche per questo progetto gli accordi prevedono che Anas sia titolare dei diritti - nell'area territoriale di Italia ed Europa - delle eventuali innovazioni risultanti dallo sviluppo delle attività congiunte.

c) Monitoraggio infrastrutturale Salerno-Reggio Calabria (Anas/Siti)

A seguito di provvedimenti della Magistratura che limitavano a 60 Km/h la velocità di percorrenza di alcuni lotti dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria (ipotizzando eventuali criticità comportamentali dell'opera a seguito di presumibili alterazioni costruttive da parte di imprese oggetto di indagine), l'Anas ha deciso di avviare una completa ricognizione dell'infrastruttura affidando il monitoraggio dei manufatti ad un soggetto di indiscutibile competenza come il Politecnico di Torino attraverso la società Siti (Politecnico - Compagnia di San Paolo). Tale esperienza, positiva con la conferma della piena agibilità dell'opera in sicurezza, costituisce un esempio unico, anche a livello internazionali, che arricchisce Anas sul piano dell'esperienza e della metodologia sul campo.

Accanto all'attività promossa o gestita mediante il Centro Sperimentale Stradale, il 2003 è stato caratterizzato da un importante evento i cui effetti si ripercuoteranno anche per l'esercizio 2004, le attività connesse alle celebrazioni del 75° anniversario di fondazione dell'Anas. Il 27 e il 28 ottobre 2003 si è svolto presso il Parco della Musica di Roma un convegno internazionale sull'"Architettura delle Strade", che ha visto una ampia partecipazione di rappresentanti delle istituzioni, dell'università e dell'imprenditoria di settore. Il tema di fondo del convegno è stato quello della focalizzazione strategica non solo sulla quantità delle infrastrutture, ma soprattutto sulla loro qualità progettuale, ambientale e paesaggistica.

A seguito del convegno, sono state varate tre iniziative:

- a) un concorso internazionale di progettazione riferito a tre opere che Anas prevede di realizzare
- b) un programma biennale di ricerca sulle strade in collaborazione con nove atenei nazionali

68586/86

c) l'attivazione di un Master nazionale di secondo livello sull'architettura della strada

Sempre nel quadro dell'analisi e della ricerca sulla qualità della progettazione della strada, nel 2003 è stata sottoscritta una convenzione con l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia (IUAV), allo scopo di potenziare le proprie strutture di studio, ricerca e sperimentazione.

I progetti avviati o proseguiti dal Centro Sperimentale Stradale riguardano le seguenti aree di attività:

- Area Ricerca Alto Rendimento (Pavimentazioni) - 4 progetti
- Area Ricerca Alto Rendimento (Fotometria) - 2 progetti
- Area Ricerca Energia e Ambiente - 7 progetti
- Area Ricerca Geotecnica e Materie Prime Seconde - 3 progetti
- Area Ricerca Viabilità - 6 progetti
- Attività Interdisciplinari - 2 progetti

Per quanto riguarda infine le attività internazionali, il Centro Sperimentale Stradale di Cesano è membro degli organismi internazionali di studio e ricerca FEHRL (associazione dei laboratori di ricerca delle agenzie stradali europee) e WERD (associazione dei direttori delle agenzie stradali e pubbliche amministrazioni stradali dell'Unione Europea),

L'impegno profuso nelle attività di ricerca e sviluppo, in termini di presenza nei relativi gruppi di lavoro, si coniuga con il preciso obiettivo di partecipare alle attività di investimento e/o finanziamento offerte dai vari programmi quadro europei, diffondere le scelte tecniche sviluppate in ambito nazionale, armonizzarle nel contesto più ampio possibile, favorirne la loro elevazione al rango di raccomandazioni o norme comunitarie.

I Sistemi Informativi

La grande quantità e qualità di iniziative intraprese ed interventi realizzati, per aumentare l'efficienza e la produttività dell'Anas, sono state supportate dall'utilizzo, esteso e profondo, delle tante potenzialità messe a disposizione dall'informatica e dalle nuove tecnologie.

I servizi più specificatamente legati alla tecnologia (Sistemi Informativi, Infotraffico e mobilità, Centro Sperimentale di Cesano), hanno fornito alle unità operative, tecniche e amministrative, gli strumenti per il raggiungimento degli obiettivi prefissati, di seguito sinteticamente descritti.

68586-87

Il potenziamento e la standardizzazione dell'hardware e del software di base

L'architettura dei sistemi di elaborazione ha subito una notevole trasformazione nel corso del 2003 (impostata con apposita gara espletata nel 2002) nell'ottica di spostare verso i Servizi Centrali le incombenze di gestione delle risorse hardware/software e delle applicazioni/informazioni per garantire un miglior livello di supporto, l'integrazione delle varie fonti dati, la garanzia di fruizione da parte dell'intera azienda, la sicurezza ed il disaster recovery.

A fine 2003 il completamento del progetto di conversione e sostituzione del sistema Main frame proprietario ha portato ad una architettura informatica, tecnologicamente molto avanzata ed in linea con i più recenti sviluppi, di seguito descritta.

I sistemi centrali che fungono da Database Server (per la gestione del database) ed Application Server (per l'erogazione dei servizi applicativi) sono costituiti da elaboratori basati su tecnologia RISC, con sistema operativo standard Unix (nel caso specifico IBM AIX), con possibilità di partizionamento fisico e logico (più ambienti di elaborazione autonomi all'interno dello stesso calcolatore). Tali sistemi sono collegati tra loro in alta affidabilità (HACMP) e collocati in ambienti separati, anche se attualmente nell'ambito dello stesso palazzo (locale CED e locale LBC - business continuity), per consentire l'attivazione di procedure di emergenza per il ripristino automatico o manuale delle funzionalità, anche se in modo degradato, a seguito di impossibilità di erogazione del servizio da parte del sistema principale (disaster recovery).

I sistemi di memorizzazione dati (dischi) e salvataggio su nastro (libreria robotizzata) sono connessi tra loro ed ai sistemi di elaborazione mediante una rete ad alta velocità dedicata (SAN - storage area network) e ridondati tra il sistema principale CED e quello LBC.

Tali sistemi saranno potenziati e/o affiancati da ulteriori sistemi analoghi per ospitare i futuri sistemi di Gestione Documentale e Catasto-GIS.

Alcune tipologie di servizi applicativi sono erogati da un ulteriore insieme elaboratori basati su tecnologia Intel con sistema operativo Microsoft Windows 2000 server ed interconnessi tra loro per costituire un unico sistema denominato "Server Farm". I servizi erogati sono principalmente:

168588/88

- Domain Controller ed Active Directory per la gestione del sistema di identificazione ed accesso;
- Web Server per il Portale Intranet;
- Mail Server per la gestione della posta elettronica;
- Citrix Server per l'erogazione centralizzata delle applicazioni client-server (SIL, Contabilità ed altri).

Le reti di trasmissione dati e la sicurezza

Anche le reti di trasmissione dati, sia quella geografica che le Lan compartimentali, sono state potenziate e modernizzate nel corso del 2003 o si sono poste le basi per il potenziamento e la modernizzazione.

A fine 2003 è stata bandita la gara per il rinnovo del servizio di trasmissione dati FRAME RELAY che prevede un consistente aumento della banda trasmissiva della nostra rete intranet tra la Direzione, i Compartimenti e le Sedi Staccate (512 kbps la primaria DG-Compartimenti e 256 kbps la secondaria) con una rete di backup ISDN ad attivazione automatica.

Tale potenziamento è reso necessario dal previsto consistente aumento del traffico di rete a seguito della:

- centralizzazione delle applicazioni SIL;
- attivazione del nuovo sistema di Contabilità;
- introduzione di un sistema di Gestione Documentale;
- aumento della comunicazione elettronica tra le sedi territoriali;
- necessità di trasferimento/condivisione di archivi di progettazione;
- introduzione del catasto con connesso utilizzo del GIS Web;
- progressiva introduzione dei servizi di videoconferenza (e-meeting) e della telefonia su IP.

Tale rete sarà modularmente potenziata, dove necessario, con l'introduzione di acceleratori e compressori di protocollo (Expand) che sono in grado di raddoppiare ed in alcuni casi quadruplicare la capacità di trasmissione per particolari tipi di traffico (Citrix, Posta, Internet, Videoconferenza).

Le reti locali di vecchia tecnologia (BNC) ancora attive presso alcune sedi sono in corso di rifacimento mentre, per casi specifici, verranno attivate anche LAN Wireless.

Sono inoltre in fase di attivazione i sistemi di protezione per il

68586 - 183

controllo antivirus centralizzato, controllo, autorizzazione e filtraggio del traffico di rete (firewall ed intrusion detection), inattaccabilità dei servizi esposti verso internet (reverse proxy), analisi e regolazione dei vari canali utilizzati per la comunicazione interna (quality of service). Tali servizi dovranno garantire un adeguato livello di controllabilità e protezione della nostra rete interna, specificatamente in occasione dell'apertura dell'accesso anche dall'esterno.

Inoltre, già dalla fine del 2003 si è sperimentata la possibilità di accesso alla rete Anas dalla rete internet con modalità sicura e protetta, utilizzando meccanismi di VPN (Virtual Private Network) e identificazione forte (smart-card e token): in questa configurazione la stazione connessa sono, a tutti gli effetti, parte integrante della rete intranet Anas. Tale accesso sarà utilizzato prevalentemente dal personale che per motivi di lavoro è spesso fuori sede mediante pc portatili preconfigurati, con collegamento cellulare, smart-card e software per l'attivazione del collegamento VPN. Anche le amministrazioni ed enti esterni potranno usufruire di tale collegamento nei casi in cui se ne ravvisi l'opportunità o necessità (ministero vigilante, autorità, ecc.), con la possibilità di limitare l'accesso e la visibilità alle sole applicazioni e dati di competenza. Sarà prevista anche una modalità di erogazione di alcuni servizi non critici su internet mediante collegamento al portale Anas in modalità standard codificata/sicura (https - pagine web codificate) ed identificazione con utente e password.

L'informatizzazione dei lavori; monitoraggi e uffici progetti

Il Sistema Informativo Lavori (SIL), già ampiamente diffuso, è stato arricchito di nuovi moduli di valenza strategica; sono state acquisite apparecchiature e programmi di supporto all'attività di progettazione. Si citano di seguito le realizzazioni più significative:

- moduli per le previsioni trimestrali della produzione (S.A.L.) sia di carattere straordinario (grandi lavori), che di carattere ordinario (lavori di manutenzione), con aggiornamento diretto da parte dei Direttori dei Lavori;
- cruscotto con le situazioni Lavori, studiato e realizzato in collaborazione con l'Ufficio di Valutazione e Controllo Strategico, per l'attuazione dei compiti istituzionali;
- modulo per il monitoraggio dello scostamento fra previsione e realizzazione della appaltabilità e cantierabilità dei lavori straordinari, con dati aggiornati dalla Direzione Centrale Lavori, dall'Ufficio Gare e Contratti, dai Compartimenti;
- moduli per seguire lo stato della progettazione nei

58586/90

Compartimenti e nella Direzione Centrale Progettazione;

- avvio della realizzazione del Sistema Informativo Autostrade in Concessione (SIA), in collaborazione con la Direzione Centrale Autostrade e Trafori, per espletare il compito del controllo delle attività delle Società Concessionarie;
- fornitura, installazione e configurazione di quaranta stazioni grafiche, plotter, stampanti per il Servizio Progettazione;
- acquisizione e installazione dei programmi per la gestione dei progetti (Primavera), per la gestione degli Espropri (Esprosit), per la costituzione della banca dati dei progetti (Dubidot).

L'utilizzo delle nuove procedure, in particolare le procedure di previsione, degli Espropri, di project management, è stato supportato da seminari e corsi di formazione che hanno coinvolto direttori di lavori, responsabili S.I.L. di Direzione e dei Compartimenti, responsabili Uffici Espropri, ingegneri progettisti, ecc.

Il nuovo sistema di contabilità generale; la contabilità analitica, il budget, il ciclo acquisti

Tralasciando in questa sede le motivazioni, gli obiettivi, le problematiche legate al cambiamento del Sistema di Contabilità, si evidenzia la ricaduta tecnologica della scelta, che ha comportato da parte dei Sistemi Informativi l'acquisizione e l'utilizzo di apposita tecnologia (CITRIX) per una efficiente gestione del pacchetto, in dipendenza della struttura dell'Anas, distribuita su tutto il territorio nazionale.

Il protocollo elettronico e la gestione documentale

Nel corso del 2003 tutte le Direzioni Centrali, dopo il Segretariato Generale e la Direzione Centrale Lavori che erano già partiti nel 2002, si sono dotate dell'applicazione del Protocollo elettronico, con immediati benefici nella conservazione delle pratiche e nel reperimento dei documenti di interesse.

La positiva esperienza ha indotto alla predisposizione di un capitolato per la fornitura di un sistema informatico e tecnologico per la gestione del protocollo e dei documenti, che riassume e supera l'utilizzo dei protocolli dalle singole strutture con la progettazione e realizzazione di un sistema unico, integrato, predisposto per la firma elettronica, per la gestione documentale ed il workflow, per l'accesso sicuro ai dati con smart card.

62586/91

Il sito internet ed il portale intranet

Due potenti strumenti, per migliorare e diffondere la conoscenza delle informazioni, e di conseguenza "efficientare" la struttura, sono stati il sito internet www.stradeAnas.it ed il portale intranet portale Anas, che nel corso del 2003 sono stati continuamente arricchiti e rappresentano ad oggi un cantiere aperto in continua evoluzione, con la collaborazione ed i suggerimenti di utenti esterni e dipendenti Anas, e con numero di accessi in crescita (oltre 700.000 accessi nel corso dell'anno, con una media mensile di circa 55.000 accessi ed un picco a luglio di circa 82.000 accessi).

Si segnalano nel corso del 2003:

- la nuova grafica della home page del sito internet, che per la sua gradevolezza, è diventata quasi standard di tutte le presentazioni e pubblicazioni ed anche modello di altre home page (vedi progetto INFONEBBIA)
- la possibilità di accesso dalla home page alle notizie di interesse e gestione di un singolo compartimento (strade, lavori, traffico, ecc.)
- la sezione, realizzata in collaborazione con il CCISS, con le notizie statiche e dinamiche sul traffico.
- la sezione, realizzata in collaborazione con l'Ufficio Speciale Salerno - Reggio, per fornire supporto agli utenti della Salerno - Reggio in occasione dell'esodo estivo (luglio - settembre), con l'indicazione dei cantieri aperti e l'aggiornamento in tempo reale delle limitazioni di traffico.
- la sezione Espropri del portale intranet con la nuova legislazione spiegata e commentata e la nuova modulistica da utilizzare.
- la possibilità di accesso, attraverso il portale, al sito di INFOCAMERE (e quindi con il sistema Telemaco al registro delle Imprese), ai manuali e riviste informatizzate di argomento giurisprudenziale editi da De Agostini e da il Sole 24ORE (De Agostini Professionale con Leggi e Codici d'Italia e Diritto Comunitario, Fisco Video e banca dati tributari, Repertorio di Urbanistica e di Edilizia).

Lo spazio riservato, fornito sul sito, al gruppo di lavoro interdisciplinare Anas/Regione Umbria/Provincia Perugia/Filt Cgil Nazionale/Fit Cisl Nazionale/Uil Anas e altri, denominato "la sicurezza nei cantieri stradali" (approvato e finanziato dall'Istituto Superiore per la Prevenzione e la Sicurezza del Lavoro ISPESL), grazie al quale i componenti del gruppo si scambiano documentazioni e organizzano riunioni.

68586/92

Il catasto elettronico delle strade

A fine 2003 sono state bandite tre gare per la raccolta dei dati del catasto elettronico delle strade per il nord, per il centro sud e per le isole.

È stato raggiunto in tal modo un traguardo, da tanti anni perseguito, che rappresenta il punto di partenza per una serie di miglioramenti organizzativi, di tutta la struttura, aprendo la strada alla realizzazione di piani ed alla modernizzazione di procedure, con ricadute anche sui ricavi della S.p.A..

Si citano ad esempio la possibilità di un piano manutentorio, basato su basi scientifiche e di esperienza, delle strade in gestione; la velocizzazione dell'istruzione di pratiche di rilascio di concessioni di accesso, di attraversamenti, di distributori di carburante, di impianti pubblicitari; la possibilità di scelta, quasi istantanea, del percorso del trasporto eccezionale o pericoloso; la simulazione dell'impatto ambientale di una nuova strada, grazie agli appositi software, sovrapposti alla cartografia del catasto, ecc.

68586/93

7. RAPPORTI CON LE SOCIETÀ CONCESSIONARIE*Considerazioni
generali*

Un forte impulso è stato anche dato alle attività delle società concessionarie, le quali al 31 dicembre 2003 hanno realizzato il 50% delle opere preventivate ed il 100% delle manutenzioni autostradali programmate. Gli investimenti in corso per potenziare il sistema autostradale ammontano a oltre 15,7 miliardi di euro, mentre per il periodo 2003-2005 è prevista una spesa di 9,2 miliardi, pari ad oltre il 50% dei valori indicati nei piani.

Al 31 dicembre 2003 le concessionarie hanno realizzato lavori per 2,7 miliardi di euro. Con riguardo al traffico, nell'esercizio 2003 sono stati superati i 78 miliardi di veicoli per chilometro di cui 60 miliardi di chilometri relativamente ai veicoli leggeri e 18 miliardi relativamente ai veicoli pesanti.

Con la trasformazione dell'Anas in società per azioni anche l'attività nei confronti delle società concessionarie ha subito una profonda evoluzione.

La rete autostradale italiana in concessione fa capo a venticinque società.

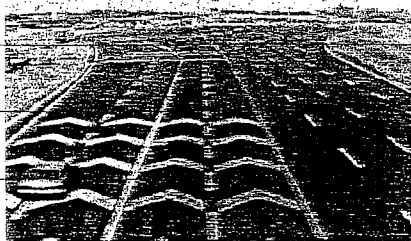
Il rapporto di concessione con le Società autostradali è regolato prevalentemente da un atto convenzionale il quale diviene pienamente efficace con l'emanazione del Decreto Interministeriale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Ministero dell'Economia e Finanze nonché con la successiva registrazione da parte della Corte dei Conti.

Per la maggioranza delle società concessionarie il nuovo testo convenzionale, previsto ai sensi della legge n. 498/92, è divenuto efficace nel corso dell'anno 2000.

L'evento più significativo, perfezionato nel gennaio 2003, è il subentro nella gestione delle autostrade A24 e A25 della Strada dei Parchi S.p.A. risultata aggiudicataria della gara. La nuova affidataria ha assunto l'impegno di conferire all'Anas S.p.A. 28 quote annuali pari ciascuna a circa 55,8 milioni di euro.

Occorre, in proposito, segnalare l'esistenza, come meglio indicato in nota integrativa, di una rivendicazione da parte del precedente concessionario, Autostrada dei Parchi S.p.A. di cui al momento non è possibile prevedere l'esito.

168586/94

A24 Strada dei Parchi

Inoltre, alcune questioni pendenti, legate essenzialmente alla risoluzione di contenziosi pregressi e alla rimodulazione dei debiti verso il Fondo Centrale di Garanzia, hanno determinato un ritardo nell'approvazione degli atti per alcune società concessionarie.

Al riguardo l'evento di maggior rilievo occorso nel 2003 è rappresentato dal perfezionamento degli atti convenzionali, per le società SAV S.p.A. e SITAF S.p.A. avvenuto con la registrazione degli atti da parte della Corte dei Conti nel mese di Ottobre.

In base all'Art. 12 dello schema tipo di atto convenzionale, il Piano finanziario allegato alla convenzione viene aggiornato con cadenza quinquennale. Essendosi determinata tale situazione per Autostrade S.p.A. (ora Autostrade per l'Italia S.p.A.) si è proceduto all'aggiornamento periodico del Piano finanziario della Convenzione e alla stipula del IV atto aggiuntivo occorsa in data 23.12.2002. A seguito delle molteplici verifiche da parte degli Organi Ministeriali eseguiti nell'intero anno 2003, il IV atto aggiuntivo con Autostrade per l'Italia è divenuto efficace solo con D.L. n. 355 del 24.12.2003 convertito in legge il 26.2.2004.

Tra le convenzioni ancora da rivedere rientra quella relativa alla società Pedemontana Lombarda S.p.A., concessionaria dell'omonima tratta autostradale. Per tale opera la società ha affidato, tramite procedura di gara, l'esecuzione della progettazione preliminare mentre, sotto l'aspetto procedurale, i servizi dell'UE si sono definitivamente espressi sulla legittimità della concessione.

In aggiunta, è prevista la stipula di due nuove convenzioni che recepiscono il conferimento dell'autostrada A4 (Torino - Milano) dalla

68586/95

società ASTM alla controllata Satap S.p.A. e la realizzazione del traforo ferroviario del Brennero da parte della società Autostrada del Brennero S.p.A.

Complessivamente, nell'anno 2003 sono stati approvati dall'Anas, per interventi autostradali assentiti in concessione, n. 98 progetti esecutivi per un valore di circa 1.983 milioni di euro. Tale valore evidenzia un incremento del 48% rispetto al valore corrispondente del 2002 (1.331 milioni di euro) e del 295% rispetto al 2001 (672 milioni di euro).

I lavori in corso al mese di Dicembre 2003 da parte delle società concessionarie risultano pari a 180 per un valore complessivo di circa 3.159 milioni di euro.

Sempre nell'esercizio 2003 si è anche perfezionata la procedura di affidamento per l'esecuzione del nuovo collegamento autostradale Milano - Bergamo - Brescia. Questo affidamento rappresenta il maggiore esempio in Italia di realizzazione mediante operazione di **finanza di progetto** (Project financing) ai sensi dell'art. 37 bis della legge n. 109/94. L'atto convenzionale stipulato tra l'Anas e l'affidatario risulta in corso di approvazione.

Attualmente, risultano ancora in via di approvazione gli atti aggiuntivi alle convenzioni vigenti stipulati, il 23.12.2002, con le società Autostrada Venezia Padova S.p.A. e Autovie Venete S.p.A. per regolare, con Autostrade per l'Italia S.p.A., la realizzazione del Passante autostradale di Mestre.

Del pari si attende l'approvazione degli atti aggiuntivi stipulati con la società Torino - Milano S.p.A. e Serravalle Milano (oggi Milano Mare - Milano Tangenziali S.p.A.) per l'esecuzione della viabilità d'accesso al Polo Fieristico di Milano.

Nell'anno in corso si dovrà procedere per sedici società concessionarie all'aggiornamento quinquennale della convenzione ai sensi dell'Art. 12.

*Autostrade per
l'Italia SpA*

La Società concessionaria rappresenta il principale gestore autostradale in Italia con oltre il 50% della rete autostradale in concessione.

Direttamente gestisce tratte autostradali per 2.854,60 km. e possiede partecipazioni nelle società Rav S.p.A., Tangenziale di Napoli, Società Autostrade Meridionali S.p.A., Autostrada Torino-Savona S.p.A.,

68586/96

Società Autostrada Tirrenica S.p.A. e Traforo del Monte Bianco S.p.A..

La revisione originaria della convenzione tra l'ANAS e Autostrade per l'Italia S.p.A., rinnovata ai sensi della legge 498/92, risale all'atto stipulato il 4 agosto 1997.

Al fine di inserire nuove previsioni d'investimento atte a migliorare gli standard di sicurezza ed il livello di servizio all'utenza, nonché di recepire le modifiche normative, sono stati stipulati ulteriori atti aggiuntivi

Rispettivamente, con atto del 15 gennaio 1998, è stata sottoscritta la I Convenzione aggiuntiva e modificativa, approvata e resa esecutiva con Decreto Interministeriale n.30/Segr. DICOTER del 9 febbraio 1998, registrato alla Corte dei Conti con riserva il 16 aprile 1998. In data 29 marzo 1999 è stata sottoscritta la II Convenzione aggiuntiva e modificativa, mentre il 21 maggio 1999 è stata sottoscritta la III Convenzione aggiuntiva.

La II e la III Convenzione aggiuntiva sono state approvate e rese esecutive con Decreto Interministeriale n.260/Segr. DICOTER del 31 maggio 1999, registrato alla Corte dei Conti il 10 agosto 1999.

Da ultimo, ai sensi dell'art.12 della Convenzione vigente, che prevede la revisione quinquennale del piano finanziario, si è proceduto alla stipula della IV Convenzione aggiuntiva avvenuta in data 23 dicembre 2002.

Intanto nel Novembre 2002 il Consiglio d'Amministrazione della società Autostrade S.p.A. ha avviato un progetto di riorganizzazione societario denominato Progetto Mediterraneo. La principale finalità del progetto consiste nella separazione delle attività inerenti la gestione caratteristica del comparto autostradale, al fine di consentire una gestione maggiormente incentrata sulle attività assentite in concessione da Anas rispetto alle altre attività. Tale finalità è stata perseguita attraverso la costituzione di una holding, quale strumento per agevolare le operazioni di aggregazione, facilitando altresì l'ingresso di partner nazionali ed internazionali. Tale programma si inquadra in un più ampio processo di espansione e sviluppo dei modelli di governance che coinvolge le principali società europee fornitrici di pubblici servizi.

Tale progetto è stato attuato in differenti fasi, approvato dall'Ente concedente il quale ha posto dei vincoli a tutela delle obbligazioni precedentemente assunte e, in generale, per il regolare svolgimento del servizio.

Al termine dell'articolato procedimento la rete autostradale in concessione ad Autostrade S.p.A. è stata trasferita, ai sensi degli artt. 2440 e 2343 c.c., alla società Autostrade per l'Italia S.p.A. con decorrenza dal 1° luglio 2003.

68586/98

Tra i controlli sistematici svolti dalla Società si segnalano quelli relativi alla corresponsione del canone di concessione, alla quota di devoluzione allo Stato ai sensi della legge n. 531/82, alla misurazione degli introiti delle aree di servizio, royalties, attraversamenti ed altre sub-concessioni nonché ai versamenti delle rate residue di mutuo nei confronti del fondo Centrale di Garanzia.

In ambito amministrativo sono state svolte funzioni attinenti la predisposizione dei provvedimenti di approvazione dei progetti, di convenzioni con società concessionarie, di convenzioni con altri enti o istituzioni. Altra competenza specifica dell'ANAS riguarda l'erogazione dei contributi in conto capitale alle società concessionarie.

In sintesi, i proventi dell'ANAS S.p.A. direttamente connessi all'attività nei confronti delle società concessionarie sono, ad oggi, riconducibili alle seguenti voci:

1. **corrispettivi** derivanti dall'affidamento in concessione del servizio autostradale (A24/A25);
2. **proventi connessi ai canoni da sub-concessione** ex art. 15 dello schema di convenzione tipo;
3. **royalties e diritti** relativi allo sfruttamento delle pertinenze autostradali per le autostrade gestite direttamente.

Lo schema di atto convenzionale che regola i rapporti con le società concessionarie prevede altresì all'art. 15 la corresponsione all'Anas di un canone annuo nella misura del 2% dei proventi riscossi in relazione alle subconcessioni accordate ed altre attività collaterali svolte. Per l'anno 2003 il corrispettivo maturato in relazione a tale titolo risulta pari a 1,6 milioni di euro.

Relativamente all'evoluzione delle attività, sono in corso le revisioni per l'aggiornamento quinquennale dei piani finanziari per la maggioranza delle società concessionarie; infine sono da sottolineare le azioni inerenti alla realizzazione di opere stradali di interesse strategico per il Paese inserite nella Delibera Cipe n. 121/2001. Detti interventi, si trovano in differenti stati d'attuazione e coinvolgono la Direzione in molteplici attività.

Al riguardo si segnala:

- o la procedura di gara in corso per l'individuazione di partner nel completamento dell'autostrada Asti-Cuneo;
- o i lavori di adeguamento dell'autostrada Catania-Siracusa;
- o le procedure in corso per l'affidamento delle tratte autostradali Catania-Siracusa, Orte-Venezia, Tangenziale di Mestre.

58586/99

8. RAPPORTI CON SOCIETÀ CONTROLLATE E COLLEGATE

*Quadrilatero
Marche-Umbria
S.p.A.*

Nel corso del primo semestre del 2003, in data 6 giugno, sulla base delle delibere del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (num. 121 del 21 dicembre 2001 e num. 93 del 31 ottobre 2002) che prevedono, fra le altre attività, la realizzazione di un progetto pilota denominato "Asse viario Marche-Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna", è stata costituita la **Quadrilatero Umbria-Marche S.p.A.**, quale unico soggetto atto a realizzare l'intero programma.

Le principali aree d'intervento sono state individuate nella progettazione e realizzazione di tratte stradali costituenti il sistema di viabilità nell'area individuata, nella redazione dei Piani di "Area Vasta" relativa alle infrastrutture delle Strade Statali 76 e 77, ivi compresa la pertinenza e le interconnessioni e nell'acquisizione, valorizzazione e successiva cessione sul mercato di aree leader quali piattaforme logistiche, centri agro-alimentari e iniziative turistico-alberghiere.

Il capitale sociale complessivo della partecipata ammonta a 2 milioni di euro; l'ANAS S.p.A. ne detiene il 51% ed in data 13 agosto è stato effettuato da parte dell'ANAS il saldo dell'intera quota di propria spettanza del Capitale Sociale.

Nel 2003 non sono stati rilevati ricavi, mentre i costi e gli investimenti ammontano rispettivamente a 116-mila euro e a 6.443 mila euro.

La società ha chiuso il suo primo esercizio con una perdita di **70.000 euro**.

*Stretto di
Messina*

Nel corso dei primi mesi dell'anno in corso sono state poste in essere le attività connesse alle decisioni programmatiche assunte in sede governativa con le Direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con l'inserimento dell'opera nel I° Programma delle infrastrutture strategiche, approvato con la Delibera CIPE del 21.12.2001.

Dopo l'approvazione da parte del C.d.A. del progetto preliminare dell'opera, corredato dallo studio d'impatto ambientale e dalla documentazione relativa alla localizzazione urbanistica delle opere, il CIPE in data 1 agosto 2003 ha approvato il "Progetto preliminare del Ponte sullo