

ANAS spa

ESERCIZIO 2004

PAGINA BIANCA

RELAZIONE AMMINISTRATIVA

PAGINA BIANCA

Allegato "C"
Reato 14260

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PROFILO DELLA SOCIETA'

ANAS S.p.A. nasce nel 2002 per trasformazione dell'Ente Nazionale per le Strade, ai sensi dell'art. 7 della L. 178/2002. ANAS è dunque una società per azioni a socio unico, partecipata al 100% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Ad ANAS S.p.A. sono state attribuite le funzioni di costruzione e manutenzione della "Rete viaria di interesse nazionale", ovvero l'intera rete autostradale e la rete delle strade statali rilevanti per la mobilità nazionale.

La rete viaria di interesse nazionale comprende oggi 20.532 km di Strade Statali e di Rete Autostradale, di cui 5.593,3 km affidati in concessione e 1.206,3 km gestiti direttamente dalla società.

ANAS S.p.A. cura dunque, quale stazione appaltante, la realizzazione di nuove opere sulla rete viaria esistente, la costruzione di nuovi tronchi stradali, la manutenzione, l'esercizio ed il monitoraggio dell'intera "rete viaria di interesse nazionale". L'esercizio di tali attività avviene nel quadro della Convenzione Generale di Concessione di durata trentennale stipulata con il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti. Nell'esercizio di tali funzioni, ANAS opera secondo logiche industriali di efficienza ed efficacia.

ANAS S.p.A. ha una presenza capillare sul territorio nazionale garantita e coordinata da un'articolata struttura di unità periferiche:

- ▶ 20 Compartimenti, (Ancona, Aosta, Bari, Bologna, Cagliari, Campobasso, Catania, Firenze, Genova, L'Aquila, Milano, Napoli, Palermo, Perugia, Potenza, Roma, Trento, Torino, Trieste, Venezia)
- ▶ 4 Uffici Speciali (Bologna, Genova, Cosenza, Palermo)
- ▶ 16 Uffici distaccati
- ▶ Centro Sperimentale di Cesano.

ANAS S.p.A., al 31/12/2004, impiega oltre 6.500 dipendenti, così suddivisi:

REGIONE	Tempo indeterminato	Tempo determinato	TOTALE
ABRUZZO	195	61	256
BASILICATA	214	1	215
CALABRIA	1.014	12	1.026
CAMPANIA	453	65	518
EMILIA ROMAGNA	152	-	152
FRIULI VENEZIA GIULIA	105	-	105
LAZIO	1.462	18	1.480
LIGURIA	79	-	79
LOMBARDIA	205	2	207
MARCHI	91	34	125
MOLISE	123	50	173
PUGLIA	140	-	140
PUGLIA	230	1	231
SARDEGNA	638	33	672
SICILIA	623	2	625
TOSCANA	141	3	144
TRENTINO ALTO ADIGE	7	-	7
UMBRIA	110	25	135
VALLE D'AOSTA	50	-	50
VENETO	150	1	151
TOTALE	8.201	301	8.500

SCENARI NORMATIVI E DEL MERCATO

L'EVOLUZIONE DEL CONTESTO NORMATIVO

L'innovazione normativa attuata nel settore delle opere pubbliche, effettuata a partire dal 2001, ha favorito un processo di profondo sviluppo nel settore delle infrastrutture stradali ed autostradali del Paese, dando nuovo vigore ad un comparto dell'economia che da tempo versava in una preoccupante situazione di stasi.

Le novità introdotte con i differenti provvedimenti susseguitisi sono essenzialmente indirizzate alla semplificazione delle procedure autorizzative ed alla disciplina di nuovi soggetti e operatori. In presenza di una costante riduzione della partecipazione pubblica, è divenuto sempre più indispensabile favorire il coinvolgimento di operatori privati anche mediante nuove formule contrattuali.

Si è in tal modo costituito un nuovo mercato, aperto ad una molteplicità di soggetti, operanti in ambiti eterogenei. La maggiore partecipazione al processo produttivo da parte di privati discende anche dall'introduzione di nuovi istituti giuridici, come quello del *project financing*, e dall'eliminazione di vincoli e limitazioni derivanti dalla precedente normativa.

Il processo di rinnovamento legislativo, sebbene già definito nei suoi elementi essenziali, è ancora in fase di perfezionamento attraverso, ad esempio, il provvedimento di qualificazione del *General Contractor* e la regolamentazione del *Performance Bond*.

L'attuale assetto regolamentare in materia di Lavori Pubblici deriva, quindi, da una serie di provvedimenti integrativi e modificativi della legge preesistente:

- ▶ la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 (Legge Obiettivo);
- ▶ la Delibera CIPE 21 dicembre 2001 (Piano delle Infrastrutture e degli Insediamenti strategici);
- ▶ la Legge 1 agosto 2002, n. 166 (G.U. s.g. n. 181 del 3.08.02 Suppl. ord. n. 158) (collegato infrastrutture e trasporti alla finanziaria 2002);
- ▶ il Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190 (G.U. s.g. n. 199 del 26 agosto 2002 Suppl. ord. n. 174/L) (attuazione della legge 21.12.01 n. 443);
- ▶ il Regolamento Martinat sulla qualificazione 3/03/2004.

Gli obiettivi insiti nei provvedimenti di legge, a partire dalla legge n. 443/2001, consistono nell'accelerazione della realizzazione delle grandi infrastrutture pubbliche anche attraverso la definizione di percorsi semplificati e privilegiati.

A livello nazionale, i benefici economici maggiormente percepibili con l'attuazione del nuovo Programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE risiedono nel miglioramento del sistema dei trasporti e nella creazione di nuovi posti di lavoro attraverso l'indotto che questi investimenti riescono a generare.

Ulteriori novità introdotte con la Legge Finanziaria per il 2003 in materia di

finanziamenti per gli investimenti hanno permesso una maggiore efficienza nell'impiego delle risorse. In particolare, va menzionato il *Fondo rotativo per le opere pubbliche (articolo 71)*, volto al sostegno finanziario delle opere pubbliche.

Si tratta di uno strumento che può rappresentare una importante leva finanziaria, in particolare nella fase degli affidamenti delle opere pubbliche "tariffabili", ossia di quelle interessate da potenziali operazioni di *project financing*.

Anche la legge 27 febbraio 2004, n. 47 di conversione del Decreto Legge 24 dicembre 2003, n. 355 ha introdotto importanti modifiche regolamentari afferenti le concessioni di opere, stabilendo nuovi criteri per l'esecuzione di infrastrutture nell'ambito di concessioni vigenti, che riguardano la produttività attesa, la remunerazione degli investimenti e l'aggiornamento delle tariffe.

In ambito comunitario assume ampio rilievo l'emanazione delle nuove Direttive Comunitarie 17/2004 e 18/2004 che rispondono pienamente alle esigenze di semplificazione, modernizzazione e flessibilità auspiccate dagli operatori del settore.

La regolamentazione di nuove procedure come quella del "dialogo competitivo" è considerata una delle principali novità introdotte dalle Direttive Comunitarie. Essa è prevista nei casi di appalti particolarmente complessi per i quali le amministrazioni aggiudicatrici non siano in grado, da sole, di definire sul piano tecnico-giuridico e finanziario i mezzi necessari per soddisfare le loro esigenze, di impostare il progetto, di valutare la portata delle diverse soluzioni.

In quest'ambito, le amministrazioni aggiudicatrici possono svolgere tutte le consultazioni ritenute necessarie e possono negoziare con i singoli candidati le diverse offerte; la procedura negoziata può inoltre comportare la combinazione delle migliori caratteristiche relative a diverse offerte. La finalità delle nuove direttive è quello di assicurare un maggior grado di flessibilità nella scelta del contraente, pur senza tradire i principi generali di "trasparenza" e "concorrenza".

Il recepimento delle nuove Direttive all'interno di un testo unico sugli appalti, accessibile ed armonico, consentirà di concretizzare un definitivo processo di revisione e di consolidamento con la normativa italiana di settore.

GLI OBIETTIVI DA
CONSEGUIRE CON LA
TRASFORMAZIONE
DELL'ANAS

Scopo e insieme missione dell'Anas, configurata in società per azioni a capitale pubblico, è la realizzazione di una rete infrastrutturale sempre più funzionale all'erogazione di un servizio essenziale al soddisfacimento delle esigenze di mobilità dell'intero territorio e al conseguimento di efficienze crescenti, con diminuzione dei costi unitari, per il servizio dei trasporti e di una struttura organizzativa in grado di perseguire tali finalità.

In tale ottica, la trasformazione dell'Anas si inquadra nel programma di privatizzazione della forma delle imprese pubbliche, finalizzato a ridurre sia il ruolo dello Stato sia i trasferimenti pubblici diretti. Nel caso dell'Anas si è voluto, attraverso il meccanismo della trasformazione in società per azioni, identificare lo strumento idoneo ad assicurare i piani di sviluppo degli investimenti per infrastrutture viarie nel nostro Paese, ove il "bene" strada ha confermato la propria rilevanza strategica e in molti casi ha assunto un ruolo assolutamente determinante.

Per il raggiungimento degli obiettivi di recupero del gap infrastrutturale il Governo ha optato per un modello privatistico, con caratteristiche di efficienza, destinato ad operare nel mercato, secondo criteri di ottimizzazione delle risorse, non solo finanziarie, e di approccio industriale, con l'obiettivo di progressivo deconsolidamento dall'area pubblica.

Si è voluto, in tal modo, puntare sull'affermazione di un soggetto industriale compiutamente capace e idoneo a portare avanti i programmi di adeguamento del parco infrastrutturale italiano, potendo utilizzare appieno le nuove forme di finanziamento e realizzazione espresse con la Legge Obiettivo e le norme di attuazione, in quanto soggetto la cui missione essenziale è quella di erogatore di servizi, gestore, percettore di pedaggi volto a massimizzare l'impiego utile delle infrastrutture realizzate.

LA TRANSIZIONE VERSO
LOGICHE DI MERCATO

Pur senza negare la realtà del finanziamento pubblico, è di tutta evidenza la necessità di verificare nuove formule realizzative, gestionali e di servizio, che consentano all'ANAS di divenire un soggetto industriale autonomo ed attivo nei servizi e nelle gestioni che si pone sul mercato in condizioni di concorrenza, sviluppando ed offrendo beni e servizi ed assumendosi il conseguente rischio d'impresa. Ciò con conseguente effetto di "alleggerimento" degli oneri diretti a carico del bilancio pubblico.

Ad oggi l'Anas, a valle della sua trasformazione da ente pubblico economico a società per azioni, è ancora inserita nel perimetro della pubblica amministrazione ai fini della contabilità pubblica secondo i canoni Eurostat.

Affinché tale condizione venga a cessare occorre che l'Anas S.p.A. copra più del 50% dei propri costi mediante ricavi da mercato, intendendosi per tali tutti i ricavi percepiti dall'Anas a condizioni di mercato e correlati ad un rischio di impresa.

Per pervenire a tale risultato dovrebbe anche rendersi necessaria una radicale trasformazione delle modalità con cui attualmente l'Anas acquisisce le risorse finanziarie per la propria attività, che è in misura preponderante quella di grande realizzatore di costruzioni stradali. Avvicinare l'Anas alle logiche di impresa significa portare l'Anas sul mercato e consentirle di sviluppare e offrire beni e servizi assicurandosi i relativi ricavi.

Ciò comporta da parte dell'Anas il passaggio essenziale dall'essere unità istituzionale pubblica, incaricata sinora di trasformare in opere i trasferimenti dallo Stato, per divenire un soggetto industriale attivo nei servizi e nelle gestioni che si pone sul mercato in condizioni di concorrenza, assumendosi in pieno il rischio di impresa.

La Convenzione di Concessione stabiliva che, a fronte delle funzioni pubbliche svolte per la gestione della rete stradale e autostradale nazionale (e per le altre funzioni ad essa connesse ed anch'esse oggetto di concessione), fosse assicurato all'Anas il rimborso degli oneri sostenuti, rimborso effettuato mediante erogazioni periodiche nel limite massimo di importo fissato annualmente dalla Legge di Bilancio. Per gli investimenti (manutenzioni straordinarie e nuove realizzazioni), invece, l'Anas S.p.A. provvede mediante le risorse messe annualmente a disposizione dall'Azionista (il Ministero dell'Economia e delle Finanze), a mezzo di aumenti di capitale per gli importi fissati dalla Legge Finanziaria. Le risorse provenienti da terzi - canoni di

subconcessioni versati dai concessionari autostradali, canoni di uso e/o accesso alla rete viaria, proventi pubblicitari ecc. - sono in progressivo aumento ma rappresentano un introito certamente non comparabile con le entrate provenienti dallo Stato ed attualmente lontano da quella soglia del 50% dei costi di gestione che costituisce il limite da raggiungere per collocare l'Anas al di fuori del perimetro della Pubblica Amministrazione a fini di contabilità pubblica.

Con la Legge Finanziaria 2005, gli obiettivi governativi di manovra prevedono la riduzione dei trasferimenti pubblici per investimenti e per funzionamento. L'Anas si è resa parte attiva nel delineare alcune ipotesi che, ove condivise dal Governo e dal Parlamento, potrebbero consentire di perseguire l'obiettivo dell'uscita dal perimetro della Pubblica Amministrazione, con contestuale riduzione dei trasferimenti pubblici per investimenti.

Tali ipotesi si articolano su due azioni tra loro complementari:

- ▶ da un lato la modifica del rapporto intercorrente tra l'Anas e lo Stato in ordine alle attività svolte per la gestione della rete;
- ▶ dall'altro lato orientarsi verso l'acquisizione autonoma di risorse economiche e finanziarie sul mercato per la realizzazione degli investimenti programmati a fronte dello sfruttamento economico anche solo figurativo, di una parte della rete in gestione.

La modifica del rapporto intercorrente tra l'Anas e lo Stato in ordine alle attività svolte per la gestione della rete porta a considerare quanto già concordato nel Contratto di Programma 2003-2005, dove le attività gestionali vengono configurate come corrispettivi per servizi resi dall'Anas allo Stato sulla base di parametri di mercato. L'Anas, pertanto, per tale attività, agirebbe come un normale operatore, assumendosi il rischio economico correlato all'assolvimento di un'obbligazione ad un prezzo predeterminato.

È assai probabile che la fuoriuscita dal perimetro della Pubblica Amministrazione possa essere conseguita ove si ponesse in essere anche l'acquisizione autonoma di risorse economiche e finanziarie sul mercato, a fronte dell'erogazione dei servizi di gestione e manutenzione. Potrebbero essere raggiunti positivi risultati sulla finanza pubblica anche ove l'Anas potesse acquisire direttamente dal mercato le risorse occorrenti per l'attuazione del proprio piano di investimenti. A ciò potrebbe pervenirsi qualora l'Anas fosse autorizzata per un numero di anni congruo a trarre ricavi di mercato, anche ~~solo figurativi~~, da parte della rete stradale.

PRINCIPALI DATI ECONOMICO-FINANZIARI DELLA SOCIETA'

Per una prima analisi dell'andamento economico della Società, si presenta la seguente sintesi riclassificata del conto economico:

Dati in €/milioni

Conto Economico	2004	2003	Variazione %
Trasporti eccezionali	5,23	2,97	76,1%
Pubblicità	8,53	6,29	35,6%
Licenze e Concessioni	22,63	24,93	-9,2%
Canoni e Royalties autostradali	69,74	70,81	-1,5%
Totale Ricavi Attività tradizionali	106,13	105,00	1,1%
Altri ricavi e proventi	21,21	15,95	33,0%
Contrattuali da servizi - contratto di programma	375,00	375,00	0,0%
Totale Ricavi diversi	396,21	390,95	1,3%
Totale ricavi	502,34	495,95	1,3%
Manutenzione Ordinaria SS e AS	206,99	89,58	131,1%
Manutenzione su reti Enti Locali	9,43	189,87	-95,0%
Nuove opere su reti Enti Locali	80,69	280,14	-71,2%
Costo per il Personale	360,10	323,56	11,3%
Manutenzione beni	13,00	12,70	2,3%
Altri servizi ed oneri diversi	51,36	94,65	-45,7%
Consulenze	24,85	41,65	-40,3%
Godimento beni di terzi	3,82	2,85	33,9%
Oneri per liti e risarcimenti	33,23	74,52	-55,4%
Totale costi operativi	783,46	1.109,52	-29,4%
Margine operativo lordo (EBITDA)	-281,12	-613,57	-54,2%
Incrementi di Imm.ni (NO + MS)	105,69	133,96	-21,1%
Utilizzo fondi in gestione	338,27	531,86	-36,4%
Ammortamenti e accantonamenti	-125,93	-35,01	259,7%
REDDITO OPERATIVO	36,91	17,24	114,0%
Saldo gestione finanziaria	-1,96	-18,52	-89,4%
Rettifiche valore attività finanziarie	0,00	-2,28	---
Saldo componenti straordinari	-27,41	3,56	---
Imposte sul reddito	-7,54	0,00	---
RISULTATO D'ESERCIZIO	0,00	0,00	0,0%

L'andamento economico della gestione può essere analizzato studiando separatamente:

- ▶ l'andamento dei ricavi da mercato ed istituzionali;
- ▶ l'andamento dei lavori per nuove strade, manutenzioni straordinarie e manutenzioni ordinarie;
- ▶ l'andamento degli altri costi operativi e delle altre aree gestionali.

I ricavi da attività tradizionali rivolte al mercato aumentano complessivamente di circa l'1%, raggiungendo un livello di 106 euro/milioni.

L'incremento è dovuto essenzialmente ai ricavi delle sub-concessioni nei confronti di concessionarie autostradali.

Il corrispettivo annuale per i servizi istituzionali di mantenimento della rete stradale è invece rimasto invariato.

I lavori per manutenzione ordinaria della rete autostradale e stradale nazionale e per i lavori (nuove opere, manutenzione straordinaria e manutenzione ordinaria) sulla rete di Regioni ed Enti Locali sono complessivamente passati dai 560 euro/milioni del 2003 ai 297 euro/milioni del 2004. Il decremento è dovuto principalmente al minor volume dei lavori per nuove opere, per manutenzione straordinaria e per manutenzione ordinaria relativi alle strade regionali e degli enti locali, passato da 470 euro/milioni a 90 euro/milioni ed è imputabile al graduale passaggio della competenza dei lavori su tali strade direttamente agli enti locali.

Gli altri costi operativi passano complessivamente da 550 euro/milioni a 486 euro/milioni, diminuendo pertanto del 12% circa.

La diminuzione è spiegata principalmente dalla riduzione dei costi per servizi propri (da 115 a 74 euro/milioni) e degli oneri per contenzioso (da 75 a 33 euro/milioni). Tali effetti sono parzialmente compensati dall'aumento del costo del personale, che sconta il rinnovo del contratto collettivo di lavoro.

Per effetto di tali variazioni, il MOL, pur mantenendosi negativo, migliora da 614 a 281 euro/milioni.

Si sottolinea che la valenza gestionale di questo margine intermedio (MOL o Ebitda) non può essere correttamente apprezzata senza considerare che parte dei costi monetari, che influenzano il MOL non devono essere remunerati dai ricavi di esercizio, in quanto riferibili alle opere stradali.

In particolare:

- ▶ una parte dei costi della struttura sono ragionevolmente riferibili alle opere stradali e devono quindi essere iscritti tra le immobilizzazioni mediante un processo di capitalizzazione di costi interni;
- ▶ i costi per nuove opere e manutenzione straordinaria relativa alle strade regionalizzate o degli Enti Locali, non essendo capitalizzabili, trovano remunerazione nell'utilizzo dei fondi in gestione ad essi destinati.

L'incremento delle immobilizzazioni per lavori interni passa da 134 a 105 euro/milioni.

L'utilizzo dei fondi in gestione per il raggiungimento del pareggio economico passa da 532 a 338 euro/milioni.

Quanto sopra evidenzia, nell'ambito della ristrutturazione aziendale conseguente alla trasformazione societaria, un percorso diretto al progressivo riequilibrio economico.

Per quanto riguarda le altre aree della gestione, si segnala:

- ▶ la riduzione degli oneri finanziari netti, conseguente soprattutto alla riclassificazione, rispetto all'esercizio precedente, di oneri finanziari su contenzioso lavori;
- ▶ l'incremento degli oneri straordinari netti (euro 27 milioni nel 2004), soprattutto in relazione alle differenze negative emerse a seguito del completamento dell'inventario dei beni materiali, nonché a sistemazioni contabili relative agli esercizi precedenti.

In relazione all'attuale modello di funzionamento dell'Anas, come anche descritto nel seguito della presente relazione e nella Nota Integrativa, la società chiude il bilancio in pareggio. Si riepilogano di seguito gli aggregati più significativi del bilancio d'esercizio.

ANAS S.p.a.

Importi in migliaia di €	31/12/2004	31/12/2003
STATO PATRIMONIALE - ATTIVO		
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	1.028.688	0
B - IMMOBILIZZAZIONI		
I - Immobilizzazioni immateriali	943.787	19.064
II - Immobilizzazioni materiali	2.963.191	1.206.391
III - Immobilizzazioni finanziarie	164.996	129.542
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	4.071.974	1.354.996
C - ATTIVO CIRCOLANTE		
I - Rimanenze	11.454	6.043
II - Crediti	11.859.901	12.450.519
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni	0	0
IV - Disponibilità liquide	145.776	361.980
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	12.017.131	12.818.542
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI	6.432	800
TOTALE ATTIVO	17.124.225	14.174.338
STATO PATRIMONIALE - PASSIVO		
A - PATRIMONIO NETTO	3.758.561	2.042.415
B - FONDI IN GESTIONE	11.358.149	10.854.456
C - FONDI PER RISCHI ED ONERI	250.482	623.081
D - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	23.101	18.506
E - DEBITI	1.733.464	635.325
F - RATEI E RISCONTI PASSIVI	468	555
TOTALE PASSIVO	17.124.225	14.174.338
CONTO ECONOMICO		
A - VALORE DELLA PRODUZIONE	946.310	1.161.775
B - COSTI DELLA PRODUZIONE	909.389	1.144.536
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	36.920	17.239
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-1.957	-18.521
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'	0	-2.277
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-27.420	3.559
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	7.543	0
- Imposte sul reddito	-7.543	0
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	0	0

I RISULTATI STRATEGICI CONSEGUITI NEL 2004

Il 2004 ha visto compiersi altri passi fondamentali nella rivoluzione concettuale, culturale e organizzativa dell'Anas:

- ▶ la definizione e approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione del Piano di Viabilità di durata decennale previsto dalla Convenzione Generale firmata con il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, che è stato approvato dal Cipe il 18 marzo 2005;
- ▶ l'approvazione alla fine dell'anno 2004, da parte del Parlamento, della Legge Finanziaria per il 2005, che ha sostanzialmente accolto l'idea sottesa al Piano Industriale di cui sopra, basata sul ricorso a proventi provenienti dalla rete stradale di natura figurativa.
- ▶ la definizione del Contratto di Programma 2003-2005, con l'indicazione dei rapporti programmatici e operativi tra ANAS, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dell'Economia.

AREE DI BUSINESS

Programmazione e progettazione

PROGETTAZIONE

Nel corso del 2004 l'attività di progettazione della Direzione Centrale Programmazione e Progettazione si è svolta, oltre che sugli itinerari di Legge Obiettivo, anche su progetti rientranti nella programmazione ordinaria, in ottemperanza alle Disposizioni del Presidente del gennaio ed ottobre 2004.

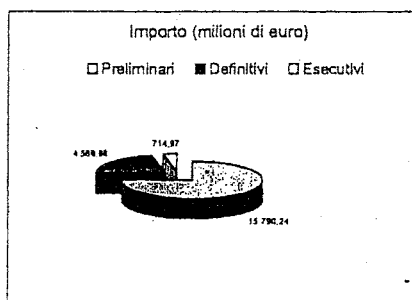
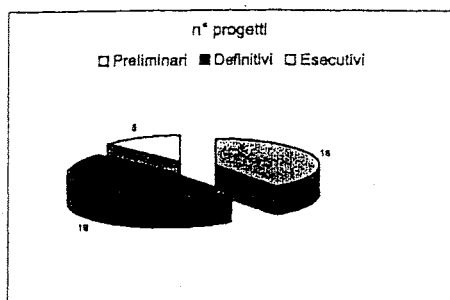
Ciò ha comportato, rispetto all'anno precedente, un aumento considerevole del numero dei progetti di competenza del Servizio Progettazione.

A partire dal gennaio 2004 la Direzione Centrale Programmazione e Progettazione è stata incaricata del coordinamento e della gestione delle attività di progettazione relative ai lavori previsti nel programma annuale degli interventi di importo di lavori a base d'asta superiore alla soglia comunitaria, nonché della congruità tecnica dei progetti esecutivi redatti dagli appaltatori aggiudicatari di appalti integrati.

Dal 19/10/2004 la competenza della Direzione Programmazione e Progettazione è stata modificata e sono state attribuite alla stessa le attività di progettazione di interventi il cui importo dei lavori a base d'asta è superiore a 15 milioni di euro e le attività di verifica, istruttoria e congruità dei progetti esecutivi redatti dagli aggiudicatari di appalti integrati o di appalti affidati a contraente generale.

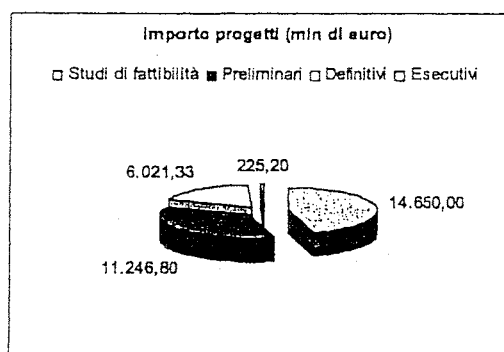
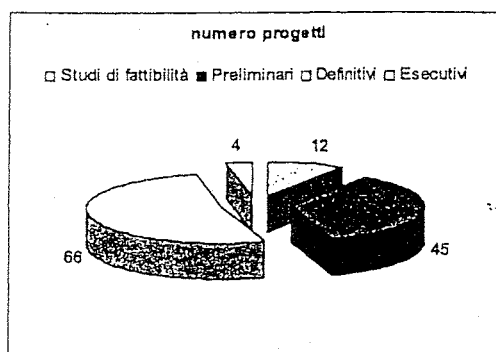
In sintesi, per quanto concerne i progetti portati in approvazione, la situazione al dicembre 2004 è la seguente:

PROGETTI APPROVATI		
Livello di progettazione	n° progetti	Importo (milioni di euro)
Preliminari	16	15.790,24
Definitivi	19	4.586,88
Esecutivi	5	714,97



Per quanto attiene, invece, le progettazioni in corso di redazione e/o istruttoria, il numero dei progetti in attività è stato di circa 350 e, nel corso del 2004, gli avanzamenti più significativi si sono avuti sui seguenti progetti:

PROGETTAZIONI IN CORSO		
Livello di progettazione	n° progetti	Importo (milioni di euro)
Studi di fattibilità	12	14.650,00
Preliminari	45	11.246,80
Definitivi	66	6.021,33
Esecutivi	4	225,20



Nel dettaglio si elencano le approvazioni distinte per appartenenza alla Legge Obiettivo o alla programmazione ordinaria.

LEGGE OBIETTIVO

APPROVAZIONI PROGETTI LEGGE OBIETTIVO		
ITINERARIO	Livello prog.le	Importo Progetto (mil. €)
E 78 GROSSETO - FANO Tratto Grosseto - Siena Lavori di adeguamento a 4 corsie dell'estesa di km 63+561 - lotto 3° dal km 20+350 al km 27+200 Progetto definitivo per appalto integrato	Definitivo	56,21
Progetto preliminare comprensivo dello Studio di Impatto Ambientale del collegamento A1 - A14 dell'itinerario "San Vittore - Termoli"	Preliminare	3.515,10
Itinerario Ragusa - Catania Ammodernamento a 4 corsie della S.S. 514 "di Chiaramonte" e della S.S. 194 Ragusana" dallo svincolo con la S.S. 115 allo svincolo con la S.S. 114. Progettazione preliminare e Studio Impatto Ambientale	Preliminare	1.268,58
Itinerario Gela - Agrigento - Trapani Tratto Trapani - Mazzara del Vallo, variante alla S.S. 115 "Sud Occidentale Sicula" compresa tra lo svincolo "Birgi" sulla A29/dir e il collegamento alla S.S. 115 al km 48+000 in corrispondenza dell'abitato di Mazzara del Vallo. Progettazione preliminare e Studio Impatto Ambientale	Preliminare	287,17
Itinerario Caianello (A1) - Benevento Adeguamento a 4 corsie della S.S. 372 "Telesina" dal km0+000 al km 51+750. Progetto preliminare e Studio Impatto Ambientale	Preliminare	708,38
S.S. 106 "Jonica" (E90) - Costruzione della variante all'abitato di Palizzi - 2° lotto dal km 49+485 al km 51+750 Progetto definitivo per appalto integrato	Definitivo	134,00
S.S. 106 "Jonica" (E90) - Lavori di ammodernamento in nuova sede del tratto Palizzi (km 50+000) - Caulonia (km 123+800) lotti 6 - 7 - 8 compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica Progetto definitivo per affidamento a Contraente Generale	Definitivo	450,00
Lavori di costruzione della E90 Tratto S.S. 106 Jonica - cat.B - dallo svincolo di Squillace (km 178+350) allo svincolo di Simeri Crichi (km191+500) e lavori di prolungamento della S.S. 280 dei Due Mari dallo svincolo di San Sinato allo svincolo di Germaneto Progetto definitivo per affidamento a Contraente Generale	Definitivo	740,00

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Lavori di costruzione della E90 Tratto S.S. 106 Jonica - cat.B - dallo svincolo di Squillace (km 178+350) allo svincolo di Simeri Crichi (km 191+500) e lavori di prolungamento della S.S. 280 dei Due Mari dallo svincolo di San Sinato allo svincolo di Germaneto Progetto definitivo per affidamento a Contraente Generale	Definitivo	740,00
Itinerario Palermo - Agrigento Ammodernamento a quattro corsie della SS 121 nel tratto da Palermo all'innesto con la SS189 (Lercara Friddi) Progetto preliminare e Studio Impatto Ambientale	Preliminare	2.239,30
Itinerario Agrigento - Caltanissetta Ammodernamento a quattro corsie della SS 640 nel tratto dal km 10+200 al km 44+000 Progetto definitivo e Studio Impatto Ambientale	Definitivo	594,00
Itinerario Lauria - Candela Lavori di costruzione del collegamento nord sud "Tirreno - Adriatico" Progetto preliminare e Studio Impatto Ambientale	Preliminare	4.492,90
Collegamento autostradale Caserta - Benevento con bretelle di collegamento alla variante di Caserta e alla tangenziale di Benevento Progetto Preliminare e Studio di Impatto Ambientale	Preliminare	1.118,00
S.G.C. E78 Grosseto - Fano Tronco: Seici Lama - Mercatello sul Metauro lotto 4° tratto di Mercatello sul Metauro Progetto Definitivo	Definitivo	143,37
Variante alla S.S. 7 "Appia" in comune di Fomia (Pedemontana di Fomia) Progetto Preliminare e Studio di Impatto Ambientale	Preliminare	439,15
Autostrada SA-RC Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 dei lotti: Tronco II tratto VI lotto unico - dal km 286+000 (svincolo di Attilia escluso) al km 294+600 (svincolo di S.Mango incluso) Tronco II tratto VII lotto unico - dal km 294+600 (svincolo di S.Mango escluso) al km 304+200 (svincolo di Falerna incluso)	Definitivo	444,80

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Autostrada SA-RC Progetto definitivo da appalto, relativo al "Macrolotto n° 2", per affidamento a contraente generale	Definitivo	1.038,99
Autostrada SA-RC Progetto definitivo relativo all'affidamento in appalto integrato composto dai seguenti lotti: Tronco II tratto IV lotto 3° stralcio 1° - dal km 222+000 al km 225+800 (con integrazione dalla sezione 400 - progressiva km 221+443 - del tronco 2° tratto 4° lotto 2°) Carreggiata Sud. Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 Tronco II tratto IV lotto 3° stralcio 2° - dal km 222+000 al km 225+800 (con integrazione dalla sezione 400 - progressiva km 221+443 - del tronco 2° tratto 4° lotto 2°) Carreggiata Nord.	Definitivo	150,12
Autostrada SA-RC Progetto esecutivo dei lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo 1/b delle norme CNR/80 Tronco 1° tratto 1° lotto 1° stralcio 2° - dal km 2+500 al km 8+000 - Stralcio 2°.1.	Esecutivo	126,35
Autostrada SA-RC Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 Tronco 3° tratto 1° lotto 3° - dal km 320+164 al km 331+400 (svincolo di Lamezia Terme - Ponte sul torrente Randace) - Stralcio 2°.	Esecutivo	58,28
E78 GROSSETO-FANO; Tratto Grosseto - Siena lotti 5, 6, 7, 8 Lavori di adeguamento a quattro corsie nel tratto Grosseto - Siena (S.S. 223 di Paganico) dal km 30+040 al km 41+600 - lotti 5, 6, 7, 8 Progetto definitivo	Definitivo	277,33
Autostrada SA-RC Lavori di ammodernamento e adeguamento alle norme CNR soluzione 3+3 corsie di marcia più relative corsie di emergenza dell'autostrada SA-RC Tronco 1° tratto 5° lotto 4° - dal km 47+800 al km 53+800 Progetto Esecutivo	Esecutivo	242,51
S.S. 106 "Jonica" Costruzione della variante esterna all'abitato di Marina di Gioiosa Jonica fra i km 107+000 e 110+550 compreso lo svincolo di "Gioiosa Est" Progetto definitivo	Definitivo	131,00