

Nel 1994, con decisione C(94)3128, la Commissione europea ha concesso un contributo per un programma operativo nella Regione Sardegna (programma che si integra con il QCS per interventi dell'obiettivo n.1) attraverso l'utilizzo del FESR, del FSE e del FEOGA.

Il programma prevede un insieme di misure tra cui l'attuazione, nell'asse prioritario "Comunicazioni" per il sottoasse "Strade ed autostrade", di alcuni interventi in cui l'ANAS partecipa con una propria dotazione finanziaria. Specificamente, il contributo dell'ANAS si riferisce alle seguenti misure:

1.1.1.1 nuova strada statale 125 da Cagliari a Tortoli;

1.1.1.2 completamento della maglia viaria del nord della Sardegna.

Per la prima misura è necessaria una copertura finanziaria pari a 418,13 Mecu (circa 830 mld di lire) garantita per il 78% attraverso contributi del FESR, dello Stato, della Regione e per il 22% assicurata direttamente dall'ANAS.

La seconda misura prevede un costo complessivo di 69,03 Mecu (circa 137 mld di lire) la cui copertura finanziaria è assicurata per il 73% dall'ANAS e per la parte restante dal FESR, dallo Stato e dalla Regione.

Relativamente alla quota di spettanza UE, si precisa che essa deve essere impegnata entro il 31 dicembre 1999 e che la contabilizzazione delle spese deve avvenire entro il 31.12.2001.

Nel profilo contabile si rileva che la situazione del POP (Programma operativo plurifondo), aggiornata a marzo 1999 evidenzia impegni per circa 182 mld di lire. In particolare, nel rendiconto finanziario del 1997, è stato iscritto un impegno di circa 35 mld di lire sul capitolo 808/S (Spesa per la realizzazione delle opere del programma operativo.....). A fronte dell'impegno anzidetto non sono stati eseguiti pagamenti né si

sono registrati versamenti sul capitolo 788/E (Entrate per la realizzazione delle opere di cui al Programma Operativo Plurifondo 1994/1999). Si sottolinea ulteriormente che il POP, per le opere in cui partecipa l'ANAS con proprie risorse, prevede una progettazione a carico della Regione e che l'erogazione da parte della Regione stessa della sua quota di competenza e di quella UE, avviene attraverso versamenti in favore dell'ANAS dopo l'approvazione dei progetti esecutivi delle singole opere. La Regione, pertanto, provvede al trasferimento all'ANAS delle occorrenze finanziarie sulla base delle previsioni trimestrali di cassa ed in relazione alle necessità di pagamento dei lavori.

La convenzione tra l'ANAS e le Regione prevede, inoltre, che il Compartimento di Cagliari conduca un'attività di controllo sulle attività progettuali e che nomini un responsabile unico del procedimento (ex art.7, legge 216/95). L'ANAS si impegna, infine, al compimento di tutte le attività relative all'appalto delle opere.

Pertanto, dalle soluzioni che verranno adottate (entro il 31 dicembre 1999) in merito al riordino dell'ANAS - nel mantenere e nel rafforzare il suo "apparato tecnico/amministrativo" - consegue anche l'efficienza e l'efficacia nella realizzazione delle opere viarie che beneficino dei ripetuti cofinanziamenti comunitari.

6.8 - Considerazioni ed osservazioni conclusive sulla gestione degli investimenti di opere e lavori pubblici inerenti alla viabilità nazionale =

Ravvisa la Corte dover seguire, anche per il presente comparto operativo - inerente alla gestione degli investimenti dello Stato in materia di opere e lavori pubblici nel settore della viabilità nazionale - lo stesso procedimento ragionativo percorso per il comparto precedente (relativo al controllo/vigilanza sulle Società concessionarie autostradali e dei trafori alpini) così da verificare gli effetti che derivano (o che potranno derivare) quale "risultato dell'attività amministrativa" svolta nei tre esercizi finanziari

(1957/1997) in esame.

Pertanto, detto procedimento involge la valutazione della medesima gestione dell'Ente - "in attuazione dell'articolo 97 della Costituzione" circa la conformità ai "principi generali", in particolare, "nel rispetto del diritto comunitario e della libera concorrenza tra gli operatori" (ex art.1, legge 109/1994 e succ.ve modif.ni).

Il che impone alla Corte - nel riferire alle Camere sul riscontro eseguito secondo il dettato legislativo - il dover rappresentare "la rispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge", a séguito sia della verifica, "in parte qua", della legittimità e della regolarità della gestione degli investimenti e sia nel valutare "comparativamente costi, modi e tempi dell'azione amministrativa" (ex art.3, comma 4, legge n.20/1994 - cfr. prg.5.3, pgg.251/253).

Ciò posto, dalla lettura delle partizioni che precedono - e specificamente del prg.6.1 - emerge in tutta evidenza come nel settore in esame, relativo alla gestione degli investimenti dello Stato inerenti alla viabilità nazionale, investimenti relativi sia a "tutti i rapporti attivi e passivi" che hanno fatto capo all'Azienda di Stato e sia alle aggiudicazioni disposte dall'Ente, la puntuale distinzione dei ruoli, nel quadro dei rapporti istituzionali intersoggettivi - "alta vigilanza" intestata al Ministro (ed all'Amministrazione) dei lavori pubblici ed "autonomia organizzativa, amministrativa e contabile" propria dell'Ente (ex art.1, commi 1 e 4, dec. leg.vo n.143/1994) - abbia consentito, tale distinzione, il rispetto dei "principi generali", preliminarmente richiamati.

In breve, dalla documentazione in atti è dato rilevare, proprio dalle risultanze gestionali riferibili in particolare agli esercizi finanziari 1996 e 1997, il "rispetto del diritto comunitario e della libera concorrenza tra gli operatori".

Né va sottaciuto che all'osservanza - "in parte qua" - del principio della separazione tra compiti e responsabilità di direzione politica da quelli di direzione delle

amministrazioni (ex art.11, comma 4, legge n.59/1994) - principio che la trascorsa esperienza (cfr. prg.1.4, pgg.4/6), ad avviso della Corte, non rende immotivato il ripeterlo, ove occorra - deve altresì unirsi, nell'architettura del sistema gestionale dell'Ente, l'equilibrio dei rapporti interorganici (tra il Consiglio e l'Amministratore), equilibrio che, con la "tempestività" dell'azione amministrativa, non priva questa (nell'esercizio della funzione "di indirizzo, di direzione e di controllo", propria del Consiglio) della dovuta "trasparenza e correttezza" (ex art.1, legge n.109/1994, cit.).

Rinvia, al riguardo, la Corte a quanto innanzi osservato - nel coordinamento delle disposizioni di legge (ex art.6, comma 2, dec. leg.vo n.143/1994) e dello statuto (ex art.5, lett. f, D.P.R. n.242/1995) - in merito all'approvazione da parte del Consiglio sia delle procedure proposte dall'Amministratore in ordine all'aggiudicazione o all'affidamento dei contratti di appalto in materia di opere e lavori pubblici di importo "superiore al limite di valore in ECU stabilito per l'applicazione della normativa comunitaria" e sia dei contratti di appalto di forniture e servizi "di importo superiore al decimo del valore suindicato".

La stessa disposizione completa il quadro dei rapporti interorganici - proprio ai ripetuti fini di assicurare "procedure improntate a tempestività, trasparenza e correttezza" - prevedendo altresì l'approvazione da parte del Consiglio delle proposte dell'Amministratore circa gli "atti aggiuntivi qualora l'importo del nuovo contratto, a séguito dell'intervenute perizie di varianti (tecniche e suppletive), superi complessivamente il limite comunitario sopra indicato".

E tale seconda parte della menzionata disposizione dell'art.5, lett. f, dello statuto - inerente alle situazioni negoziali riconducibili nei c.d. "atti aggiuntivi" (il cui importo, sommato all'originario valore contrattuale supera altresì la ripetuta soglia comunitaria) - ha imposto la verifica, da parte del medesimo Consiglio, delle complesse procedure contrattuali, conseguenti ai ripetuti rapporti trasferiti dall'Azienda di Stato, e riconducibili

nei richiamati 902 contratti (cfr. pg.290, per un valore complessivo stimato di lire 21.776 miliardi il cui importo - al 29 febbraio 1996 - ancora da pagare assommava ad oltre lire 3.022 miliardi - cfr. prg.3.3.1, pg.84).

Per quanto testé precisato e richiamato, la Corte rinvia alle considerazioni svolte nel precedente prg.2.6.

Va comunque chiarito, come desumibile dalla documentazione acquisita (ed in particolare dai verbali delle adunanze del Consiglio) che tali complesse procedure negoziali (prevalentemente conseguenti all'esercizio dell' "alta direzione", intestata al Ministro dei lavori pubblici, "pro tempore") hanno imposto valutazioni complesse - certamente non sorrette da adeguata legislazione a regime, in materia di lavori pubblici - e, come innanzi ricordato (prg.6.1), con il rinvio, essenzialmente, alla legislazione comunitaria (specificamente, alla direttiva del Consiglio 89/440/CEE, del 18 luglio 1989), alla legislazione nazionale di recepimento (il decreto leg.vo 19 dicembre 1991, n.406) ed altresì alla giurisprudenza del controllo della Corte stessa.

Per quanto applicabile (permanendo allora situazioni negoziali riferibili agli anni 1990, 1991 e 1992, cfr. grafici pgg.301/304) si è pure richiamata la legge quadro in materia di lavori pubblici n.109/1994 (e succ.ve modif.ni), per quelle disposizioni non condizionate dal relativo regolamento da prodursi dal Governo ai sensi dell'art.3 della legge stessa.

Nella sintesi - nel rispetto del diritto comunitario - nella complessa tipologia dello "ius variandi", il Consiglio ha ritenuto dover distinguere (circa le condizioni ed i limiti di ammissibilità degli atti aggiuntivi):

- lavori aggiuntivi, estranei al piano originario dell'opera appaltata (i c.d. lavori "extracontrattuali", da escludere);
- lavori suppletivi complementari, in senso proprio (ex art.9, comma 2, lett. d, dec. leg.vo

n.406/1991);

- lavori suppletivi non complementari, ma inderogabilmente integrativi delle previsioni progettuali (ex art.1664, cod. civ.) considerando comunque che la spesa dei nuovi lavori complementari - a qualsivoglia titolo (da affidare a trattativa privata all'originario esecutore, appaltatore o concessionario) - "non può complessivamente superare il cinquanta per cento dell'importo originario" (ex art.9 cit.; art.5, lett. d, dirett. 89/440/CEE; e da ultimo art.7, lett. d, dirett. 93/37/CEE, del 14 giugno 1993).

L'atto aggiuntivo riconosciuto dal Consiglio ammissibile doveva essere unito ad un progetto esecutivo (questo rielaborato secondo i requisiti di legge), e comunque rispondente ai ricordati principi giurisprudenziali (cfr. Corte dei conti, Sez. cont. Stato, deliber. n.1565/1985, cit.).

In tale prospettazione, che completa quanto innanzi già riferito nella precedente partizione (prg.6.1), devono interpretarsi i dati negoziali espressi, in termini sia di legittimità e di regolarità della gestione e sia nel valutare "comparativamente costi, modi e tempi dell'azione amministrativa" (ex art.3, comma 4, legge n.20/1994).

E' appena il caso di osservare - nel profilo della comparazione - che nel quadriennio 1990/1993 si sono conclusi 440 contratti a trattativa privata mentre nel triennio in esame 1995/1997 si registra un solo affidamento a trattativa privata, nell'anno 1995, e nessuno negli anni 1996 e 1997.

Una valutazione complessiva sull'attività amministrativa svolta nel settore degli investimenti in materia di opere e lavori pubblici inerenti alla viabilità nazionale, un'attività amministrativa tuttora "in fieri" - considerata nel quadro della menzionata "gestione intermedia" - deve ricomprendere, in tale valutazione (in disparte la valenza dei dati statistici), anche le essenziali attività intraprese (ed in corso di completamento) quale supporto e garanzia in ordine alle procedure "improntate a tempestività, trasparenza e

correttezza". A tale finalità pertanto corrispondono sia il "sistema informativo lavori" (SIL), di cui al prg.6.2 (pgg.305 e segg.) e sia l'istaurato sistema di controlli sull'attività di collaudazione, di cui al successivo prg.6.3 (pgg.308 e segg.).

Ciò posto, la Corte nel richiamare le considerazioni svolte in ordine alla presente "gestione intermedia" (cfr. prg.1.4, pg.16), in particolare nel precedente prg.4.4 (pg.207 e segg.) con riferimento al "riordino delle strutture" dell'ANAS (ex articoli 9 e 100 dec. leg.vo n.112/1998) - ed in coerenza con le riflessioni innanzi espresse (cfr. prg.4.4, sub B, pgg.213/217) a cui rinvia - ravvisa la necessità del rafforzare l' "apparato tecnico/amministrativo" dell'Ente, unendo le presenti valutazioni correlate alla rappresentata gestione degli investimenti in materia di opere e lavori pubblici nel settore della viabilità. Quanto dalla Corte precisato trova conferma negli indirizzi espressi dalla menzionata Risoluzione dell'VIII Commissione permanente della Camera (n.7/00078), in data 18 febbraio 1997, pur "nell'ambito del processo di riforma in senso federalista dello Stato" (cfr. prg.4.4, pg.214).

Pertanto, nel ribadire la Corte quanto innanzi considerato, nell'armonizzare il riordino ed il rafforzamento della struttura dell'Ente, occorre presentemente richiamare, quale ulteriore conferma delle svolte motivazioni, il testo dello schema del decreto legislativo sul ripetuto riordino degli "enti pubblici nazionali" (da sottoporre al parere della Commissione parlamentare di cui all'articolo 5 della legge n.59/1997), schema di decreto legislativo - deliberato dal Consiglio dei ministri nell'adunanza del 9 giugno u.s. - e prodotto ai sensi degli articoli 11, comma 1, lett. b, e 14 della medesima legge n.59/1997.

Dispone il menzionato documento (ex art.4, comma 5, schema cit.) che, ai sensi degli articoli 9 e 100 del dec. leg.vo. 31 marzo 1998, n.112, l'Ente nazionale per le strade viene riordinato tenendo conto della sua natura di «ente pubblico economico» e di quanto

stabilito dal decreto legislativo da emanarsi in attuazione dell'art.1, comma 4, lett. b), della legge 15 marzo 1997, n.59 (e sul cui schema lo stesso Consiglio dei ministri ha precedentemente deliberato, in data 28 maggio 1999).

In particolare, si precisa - nello schema del decreto legislativo in esame (comma 5, art.4 cit.) - che l' "Ente è sin d'ora autorizzato, «nel rispetto delle norme comunitarie», a costituire società miste con regioni, province e comuni, per la progettazione, costruzione e manutenzione delle strade di rispettiva competenza e ad esercitare le attività di progettazione, costruzione e manutenzione di strade anche per conto e nell'interesse di regioni province e comuni".

Tanto premesso, nel ribadire il riferito deliberato del Consiglio dei ministri il modulo della organizzazione dell'ANAS (a livello centrale - di Direzione generale - e periferico, Compartimenti), nel quadro della situazione giuridica "in fieri" ciò che presentemente interessa precisare - in materia di opere e lavori pubblici inerenti alla viabilità nel "garantirne la qualità ed uniformarsi a criteri di efficienza ed efficacia" (ex art.1, legge n.415/1998) - è il procedimento dell'attività progettuale, a legislazione invariata. Il che pertanto si pone nel profilo di compiutezza, per quanto dalla Corte già considerato circa il riordino dell'Ente (sub B, prg.4.4 cit.) con riferimento - sul tema della progettazione - alle funzioni ed ai compiti dei medesimi organi collegiali (ex artt.9 e 100, dec. leg.vo n.112/1998).

Al riguardo - osserva la Corte - vanno chiarite funzioni e competenze sia del Consiglio dell'Ente e sia dei Comitati tecnici/amministrativi, operanti presso i Compartimenti (ex art.12, legge n.86/1986), nel quadro di coordinamento con le disposizioni recate dai commi 4 e 5, dell'art.6 (sulle competenze del Consiglio superiore dei lavori pubblici) della legge 415/1998.

Dispone l'art.6, comma 2, del decreto leg.vo n.143/1994, che il Consiglio

dell'Ente approva "i progetti di lavori di importo superiore a 100 miliardi di lire".

Prevede inoltre l'art.2, comma 2, dello stesso decreto che l' "approvazione da parte dei competenti organi dell'Ente, dei progetti relativi ai lavori di cui al comma 1 equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed urgenza, al fine dell'applicazione delle leggi in materia di espropriazione per pubblica utilità".

L'art.5, comma 1, lett. e), dello statuto, pedissequamente ripete che è nella competenza del Consiglio dell'Ente "l'approvazione di progetti di lavori di importo superiore a 100 miliardi".

Dispone altresì il menzionato art.6, comma 5, legge n.415/1998, che "il Consiglio superiore dei lavori pubblici esprime «parere obbligatorio» sui progetti definitivi di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo superiore ai 25 milioni di Ecu".

Preliminarmente, ripete la Corte il rilievo della mancanza nello statuto - approvato con D.P.R. n.242/1995 - di norme regolamentari "che diano compiutezza alle menzionate disposizioni del decreto delegato del 1994 garantendo, nella lettura di questo, la sua armonizzazione operativa con la legislazione recante norme di principi (cfr. prg.3.1, pgg.49/50). E' il caso appunto della mancata chiarificazione tra le distinte competenze dei menzionati Organi collegiali (Consiglio dell'Ente e Consiglio superiore dei lavori pubblici) non specificandosi peraltro (nello stesso statuto, ex art.5, lett. e) la qualificazione progettuale di riferimento, se preliminare o definitiva (cfr. art.16, legge n.415/1998).

Tuttavia, ravvisa la Corte, come l'approvazione da parte degli Organi dell'Ente (del Consiglio o dell'Amministratore) attenga alla legittimità ed al merito della scelta progettuale che comunque interessi la viabilità nazionale, richiedendosi poi l'approvazione del Consiglio dell'Ente per le progettazioni superiori ai 100 miliardi di lire.

Conferma la riferita interpretazione la menzionata disposizione dell'art.2, comma

2, del dec. leg.vo n.143/1994.

Diversa è la finalità del parere obbligatorio - voluta dal legislatore - da rendere dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, per progettazioni «definitive» superiori ai 25 milioni di ECU, attesa la natura (e la competenza) squisitamente tecnica di detto parere(ex art.4, comma 5, legge n.415/1998).

Lo stesso Amministratore dell'ANAS, a legislazione invariata, deve richiedere il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici per progetti di lavori inerenti alla viabilità il cui importo superi i 25 milioni di ECU. La disposizione del comma 5, dell'art.6, legge n.415/1998, ha natura tassativa ad avviso della Corte.

Per i progetti definitivi inerenti ad opere viarie, di importo inferiore ai 25 milioni di ECU, deve riconoscersi (come già dalla Corte precisato, cfr. prg.4.4, pgg.215/216) la competenza dei Comitati tecnici/amministrativi, operanti presso i Compartimenti della viabilità. Tale competenza è desumibile dal combinato disposto dei commi 4 e 5 dell'art.6, cit., competenza estensibile alle opere viarie delle regioni nonché degli enti locali integrando la composizione dei Comitati stessi in conformità del decreto del Presidente della Repubblica da emanare su proposta del Ministro dei lavori pubblici, previa deliberazioni del Consiglio dei ministri (ex comma 4, cit.).

Nel pervenire alla conclusione del presente referto e nel formulare le proprie considerazioni sul risultato della presente "gestione intermedia" dell'Ente, la Corte ravvisa - nel condividere gli indirizzi espressi nella stessa Risoluzione n.7/00078 dell'VIII Commissione permanente della Camera dei deputati (del febbraio 1997, cfr. alleg. n.5) - la necessità del rafforzare l' "apparato tecnico/amministrativo" dell'ANAS.

Al riguardo, ad avviso della Corte, oltre al potenziamento delle strutture decentrate, dei Compartimenti (con le osservazioni innanzi svolte, in particolare con la

dovuta funzionalità dei Comitati tecnici-amministrativi, in ragione delle competenze normativamente previste, ex art.12 legge n.86/1986), va riconsiderato l'apparato tecnico/amministrativo della stessa Direzione generale, potenziando ed armonizzando tre settori, tra loro interdipendenti:

- la progettazione, che deve pervenire a livelli di elevata qualificazione (ed è tra i compiti propri dell'Ente - con produzione progettuale anche "per conto di altre pubbliche amministrazioni od enti italiani e stranieri" - ex art.2, lett. i, dec. leg.vo n.143/1994 ed art.14, D.P.R. n.242/1995).

Le distinte fasi progettuali (preliminare, definitiva ed esecutiva, ex art.16 legge n.415/1998) sono un "unicum" ai fini della realizzazione dell'opera pubblica pur se collegate, la preliminare e la definitiva - rispettivamente - alle necessità della programmazione e della verifica circa la rispondenza (la definitiva) all'opera stessa da costruire;

- il "Centro sperimentale" di Cesano (Roma), di cui alla legge 7 febbraio 1968, n.95, Centro (incluso nei laboratori ufficiali dello Stato) cui è attribuita la finalità di "provvedere alle ricerche, alle prove di laboratorio ed altresì agli studi nel campo stradale"⁽²⁴⁾;

⁽²⁴⁾ Il Centro sperimentale di Cesano ha visto i suoi albori nei primi anni sessanta ed ha ottenuto l'inserimento nell'elenco dei laboratori ufficiali dello Stato con legge 7 febbraio 1968, n.95.

Tale norma lo riconosce come ufficio alle dirette dipendenze del servizio tecnico dell'ANAS con il compito di provvedere alle ricerche, alle prove di laboratorio ed agli studi nel campo stradale.

Il Centro - inquadrato a séguito della trasformazione in Ente nella Direzione Centrale Progettazione, Programmazione, Studi e Rapporti con le Regioni ed altri Enti - ha conservato la propria destinazione istituzionale sviluppando in particolare, per alcuni periodi, prevalentemente le attività di laboratorio di prove e di analisi per l'esecuzione dei lavori di costruzione di competenza dell'ANAS nonché di quelli di manutenzione della rete viaria.

Tali attività di laboratorio interessano: i calcestruzzi, gli acciai, i conglomerati, i bitumi, la geotecnica, la meccanica delle terre, la geologia e i materiali lapidei, il settore chimico e i leganti idraulici, la segnaletica, i geotessili, l'acustica e l'energia, le macchine ad alto rendimento in tal modo rispondendo al disegno funzionale di abbracciare con le varie analisi tutta l'opera stradale.

Il Centro ha, inoltre, in dotazione una serie di laboratori mobili per effettuare prove "in loco" che riguardano essenzialmente la geotecnica e le pavimentazioni mentre è in corso di allestimento un laboratorio mobile strutturale. Nel quadro delle nuove funzioni previste per l'Ente, i servizi di laboratorio, sulla base di apposito tariffario, possono essere richiesti sia per i lavori dell'ANAS sia per quelli realizzati da altri Enti o di privati.

Unitamente all'attività sperimentale, che costituisce quella tradizionale del Centro, si sta sempre più sviluppando quella di ricerca e di studio nel campo delle costruzioni stradali, con particolare studio rivolto agli aspetti manutentivi dell'opera d'arte e delle pavimentazioni.

- il "Sistema informativo lavori (SIL) la cui attività di rilevazione, a regime, assicura certamente chiarezza e trasparenza nella gestione della finanza pubblica, garantendo tempestività - in tempo reale - nei controlli, nel richiamare quanto innanzi rappresentato (cfr. prg.6.2, pgg.318/321).

Tali le considerazioni e le osservazioni conclusive della Corte.



Ulteriori studi sono stati avviati, per l'adeguamento delle barriere sicurezza nonché per l'utilizzo di materiali alternativi ed innovativi.

Particolare cura viene posta ai problemi concernenti l'inquinamento acustico dipendente dalla rete viaria, con riferimento alla misurazione del rumore in conformità della legge quadro n.447/1995, con riferimento alle barriere antirumore, all'acustica architettonica ed alla valutazione del rischio di danno auditivo.

Inoltre, si stanno conducendo una serie di progetti di ricerca, in collaborazione con partners italiani ed europei finanziati dalla Comunità Europea.

Infine dal settembre 1997 il Centro sta predisponendo il progetto per il Catasto delle strade ANAS.

Si tratta di un ampio progetto che dovrà prevedere l'acquisizione di tutti i dati concernenti la rete viaria nazionale considerando che il Catasto è destinato a divenire luogo di archiviazione, consultazione ed elaborazione di ogni attività dell'Ente.

In particolare dovrà ivi prevedersi il raggruppamento di tutte le caratteristiche tecniche e amministrative delle strade, ed in particolare quelle della:

- pavimentazione stradale,
- segnaletica,
- opere d'arte,
- incidentistica,
- traffico veicolare,
- monitoraggio ambientale (inquinamento acustico ed atmosferico),
- occupazioni, pertinenze, edifici, attraversamenti ecc.,
- cartografia dei vincoli (idrogeologici, parchi, zone protette, vincoli militari, piani paesaggistici, vincoli archeologici, rischio sismico, idrografia),
- fotografia delle opere d'arte, dettagli costruttivi, ecc.,
- cartografie tematiche (confini comunali, provinciali, itinerari, monitoraggio del traffico ecc.),
- licenze e concessioni,
- pubblicità.

ALLEGATI

- Alleg. n.1 - Verbale del Consiglio dell'Ente del 13 settembre 1995 (riferimento pgg.3 -7 - 74);
- Alleg. n.2 - Relazione della Corte dei conti, a Sezioni riunite, sul rendiconto generale dello Stato per l'esercizio finanziario 1994 comunicata alle Presidenze della Camera dei Deputati e del Senato il 28 giugno 1995 (Documento XIV n.2), Volume II (Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Azienda nazionale autonoma delle strade - A.N.A.S. - per l'esercizio 1994) (riferimento pgg.3 - 74);
- Alleg. n.3 - Regolamenti dell'Ente (Organizzazione - Amministrazione - Contabilità - Personale) (riferimento pgg.12 - 36 - 42 - 342);
- Alleg. n.4 - Risoluzione (n.8/00006 del settembre 1995) dell'VIII Commissione permanente "Ambiente, territorio e lavori pubblici" della Camera dei deputati (riferimento pgg.8 - 90);
- Alleg. n.5 - Risoluzione /n.7/00078 del 18 febbraio 1997) dell'VIII Commissione permanente "Ambiente, territorio e lavori pubblici" la c.d. "Risoluzione VIGNI" (riferimento pgg.91 - 98 - 216);
- Alleg. n. 6 - Direttiva del Ministro dei lavori pubblici, in data 15 settembre 1998, recante: "Criteri e modalità per l'esercizio del potere di vigilanza sulle opere pubbliche di competenza dello Stato" (riferimento pg.25);
- Alleg. n.7 - Documentazione relativa al bilancio dell'anno finanziario 1995 (riferimento pg.90);
- Alleg. n.8 - Documentazione relativa al bilancio dell'anno finanziario 1996 (riferimento pgg.90);
- Alleg. n.9 - Documentazione relativa al bilancio dell'anno finanziario 1997 (riferimento pgg.91 - 188); ?
- Alleg. n.10 - Delibera del CIPE (Comitato interministeriale per la Programmazione Economica) del 20 dicembre 1996 (G.U. n.305 del 31 dicembre 1996) (riferimento pgg.223 - 232);
- Alleg. n.11 - Corte dei conti - Sezione controllo Stato delibera n. 136/1997 (riferimento pgg.230 - 278 - 220);
- 11.1 - Corte dei conti - Sezioni riunite delibera n.20/E/1998 (riferimento pgg.230 - 278);
- Alleg. n.12 - Autorità garante della concorrenza e del mercato, parere (prot. n.20156) del 22 maggio 1998, a seguito di richiesta dell'Amministratore dell'ANAS (nota n.5028) in data 23 dicembre 1997) (riferimento pgg.230 - 273);

- Alleg. n.13 - Parere del Consiglio di Stato, Sez. II, n.1715/97 del 23 luglio 1997 (riferimento pgg.227 - 233 - 266);
- Alleg. n.14 - Parere dell'Avvocatura generale dello Stato n.72240, del 28 maggio 1997 (raccordo autostradale della Valtrompia) (riferimento pgg.233 - 268);
- 14.1 - Parere dell'Avvocatura generale dello Stato n.85704, del 19 giugno 1997 (raccordo autostradale Pedemontana Lombarda) (riferimento pgg. 233 - 267);
- Alleg. n.15 - Decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della P.E. (prot. n.283/Segr. DICOTER), in data 20 ottobre 1998, con cui si emana la direttiva inerente ai principi ed ai criteri direttivi da adottarsi per la revisione degli strumenti convenzionali (riferimento pgg.234 - 238);
- 15.1 - Elenco delle Società concessionarie autostradali (in numero di 22) e Società concessionarie dei trafori alpini (in numero di 3) (riferimento pgg.221);
- Alleg. n.16 - Verbale n.19, in data 10 dicembre 1998, adunanza del Consiglio dell'Ente (riferimento pg.245);
- 16.1 - Verbale n.2, in data 28 gennaio 1999, adunanza del Consiglio dell'Ente (riferimento pgg.246 - 280);
- 16.2 - Verbale n.4, in data 11 febbraio 1999, del Consiglio dell'Ente (riferimento pgg.248 - 280);
- Alleg. n.17 - Note della Comunità Europea:
Presidenza del Consiglio dei Ministri - Nota prot. n.45 TESORO 1997 - del 10 giugno 1998 (riferimento pg.285);
- 17.1 - Commissione Europea (prot.00469) del 30 luglio 1998 (riferimento pgg.274 - 285);
- 17.2 - Commissione Europea (prot.00001913) del 29 marzo 1999 (riferimento pg.297);
- Alleg. n.18 - Corte dei conti - Sezione controllo Stato, delib. n.6/91 del 21 giugno 1990 (riferimento pg.293);
- 18.1 - Corte dei conti - Sezione controllo Stato, delib. n.1565 del 20 giugno 1995 (con unita massima) (riferimento pgg.294 - 314).

ENTE NAZIONALE PER LE STRADE (ANAS)

ESERCIZIO 1995

PAGINA BIANCA