

3. L'attuazione dei piani pluriennali d'intervento

Vengono esaminati in questa sede una serie di programmi pluriennali che, a partire dai primi anni '80, avrebbero dovuto imprimere all'attività dell'ANAS - in precedenza assorbita prevalentemente dalla gestione e manutenzione delle strutture viarie di grande comunicazione - nuovi ritmi e cadenze operative, soprattutto sul versante della realizzazione di nuove infrastrutture, per rispondere alla crescente domanda di mobilità da parte dei cittadini.

L'esperienza dell'ultimo decennio ha ampiamente dimostrato le carenze di una programmazione, ora frettolosa, ora utopistica, raramente sopportata da studi di fattibilità e da puntuali analisi economico-finanziarie, pronta a scavalcare previsioni e priorità operative per inseguire emergenze (vere o presunte) che consentissero, comunque, di fare ricorso a procedure straordinarie e abbreviate.

Manifestazioni internazionali, fissate con largo anticipo, come i Campionati mondiali di calcio e le Celebrazioni Colombiane - lungi dal consigliare una tempestiva valutazione degli interventi e dei relativi fabbisogni finanziari e la necessaria gradualità nella realizzazione delle opere - sono state utilizzate, con l'avallo di normative derogatorie interpretate sistematicamente in modo estensivo, per scavalcare i programmi ordinari d'intervento e per stornare i relativi fondi a beneficio delle opere (ormai divenute) urgenti.

A ciò si aggiunga la prassi abnorme - ripetutamente criticata dalla Corte nella sua attività di referto - dell'emissione di ordinanze della Protezione civile a richiesta dell'ANAS, che in relazione a singole fattispecie, solo marginalmente connesse con situazioni di emergenza dichiarate nei modi di legge, consentivano l'esecuzione in deroga ad ogni contraria norma di opere stradali finanziate con gli ordinari stanziamenti del bilancio aziendale.

Tutta questa fenomenologia, unitamente all'abuso delle perizie di variante ed al connesso e frequentissimo affidamento a trattativa privata dei lavori suppletivi allo stesso esecutore di quelli principali, ha indotto la Corte a parlare di una vera e propria «fuga dalle gare» da parte dell'ANAS, che si è sempre mostrata insofferente verso la disciplina comunitaria degli appalti e restia ad applicare le regole della concorrenza e del libero mercato.

Le conseguenze di un tale modo di procedere - che sembrerebbe comunque «vincente», se si pone mente al numero ed alla rilevanza delle registrazioni con riserva chieste dal Governo alla Corte, negli ultimi due anni, per provvedimenti dell'ANAS dichiarati illegittimi in sede di controllo - si riverberano pesantemente sulla realizzazione di piani e programmi, modificandone continuamente i contenuti e le cadenze temporali.

3.1 Il piano triennale 1979-1981

Un caso emblematico di tale patologia è il piano triennale di opere, finanziato per 2.500 mld. dalla legge n. 843 del 1979, che prevedeva per il 1981 la conclusione della fase dell'appalto dei lavori e per il 1984 la loro ultimazione.

In effetti, il tempo previsto si è quadruplicato e le risorse finanziarie complessivamente assorbite, pari a 5.485,8 mld., sono più che raddoppiate. Per completezza, deve precisarsi che il piano ha stentato a decollare per le difficoltà di acquisizione dei mutui, previsti dalla legge n. 843 per la copertura del finanziamento iniziale.

È possibile ricostruire solo in parte la concreta utilizzazione dei fondi in quanto 5.187,8 mld. risultano iscritti sul pertinente cap. 731, mentre i restanti 298 mld. sono stati ripartiti tra i cap. 750 e 751 che riguardano il programma di interventi di cui alla legge n. 526/85, rispettivamente nel Mezzogiorno e nelle aree del Centro-Nord.

Sul cap. 731 nel 1994 sono stati effettuati pagamenti per 39,8 mld., sicché la somme rimaste da pagare ammontano a 301,7 mld.; le economie di bilancio sono pari a 110,1 mld., quasi interamente derivanti da impegni formali (297,6 mld.).

3.2 Completamento delle opere viarie nel Mezzogiorno

Nell'area dell'ex Cassa per il Mezzogiorno la legge finanziaria 1980 (l. n. 146/80 - art. 29, comma 1) ha autorizzato la spesa di 1.000 mld. nel periodo 1981-1984 per l'attuazione di un programma di adeguamento e completamento funzionale della rete viaria.

La realizzazione degli interventi si è sviluppata con notevole difficoltà, soprattutto nella fase iniziale, sicchè al 1° gennaio 1994 - a tredici anni di distanza dall'avvio del piano - risultava ancora una disponibilità (di soli residui) di 186,3 mld., pari al 18,6% del totale.

Nel corso dell'esercizio sul cap. 746 sono stati effettuati pagamenti per 33,2 mld. e pertanto la somme rimaste da pagare si riducono a 153,1 mld., tutte derivanti da impegni formali.

3.3 Opere di viabilità in Calabria e nell'area metropolitana di Napoli

Un programma straordinario di interventi sulla rete stradale della Calabria e dell'area metropolitana di Napoli è stato previsto dalla legge 30 marzo 1981 n. 119 (legge finanziaria 1981 - art. 10, comma 5), con uno stanziamento di 220 mld. nel triennio 1981-1983.

Anche questo programma non ha rispettato le scadenze temporali preventivate, protraendosi per 13 anni senza riuscire ad utilizzare completamente i fondi stanziati.

Per effetto dei pagamenti disposti nell'esercizio sul cap. 747, pari a 2,2 mld., al 31.12.1994 residuano 17,2 mld., interamente impegnati e corrispondenti al 7,8% del totale.

3.4 Il programma-stralcio 1982-1987

La legge 12 agosto 1982 n. 531, nel disciplinare la predisposizione del piano decennale della viabilità di grande comunicazione, ha previsto per il periodo 1982-1987 un programma-stralcio di opere aventi carattere prioritario.

Analogamente a quanto verificatosi per il piano triennale 1979-1981, anche in questo caso lo stanziamento maggiore, pari a 840 mld., è stato allocato nel cap. 811, mentre ulteriori finanziamenti sono stati ripartiti tra i capitoli 729 (60 mld.) 759 e 751 (20 mld.), per un totale di 920 mld.

Analizzando solo lo stanziamento maggiore, risulta che nel 1994, su una disponibilità (di soli residui) di 53,1 mld., sono stati pagati 13,9 mld.; le somme rimaste da pagare al 31.12.1994 ammontano pertanto a 39,2 mld.

3.5 Il programma straordinario 1985-1987

In attesa della formale approvazione del piano decennale della grande viabilità, la legge n. 526/85 (art. 6) ha stanziato 5.000 mld. per un piano straordinario di interventi sulla rete stradale e autostradale; tale somma è stata poi aumentata a 7.200 mld. dalla legge finanziaria 1986.

Una quota di 1.000 mld. è stata destinata dallo stesso legislatore ad una serie di attribuzioni vincolate, sicchè le restanti risorse (6.200 mld.) sono state ripartite in ragione di 4.685 mld. per opere di competenza dell'ANAS e di 1.515 mld. per contributi da erogare alle Società concessionarie di autostrade.

Lo stanziamento complessivo è stato poi ridotto a 3.200 mld., poichè la legge finanziaria 1987 ha fatto confluire la somma di 3.000 miliardi nel 1° stralcio attuativo del piano decennale.

Successivamente più di tre quarti del predetto stanziamento sono stati stornati a beneficio degli interventi urgenti di viabilità per «Italia '90», ai sensi dell'art. 5, comma 1/bis della legge n. 205 del 1989. Sul pertinente cap. 729 nel corso del 1994 sono stati effettuati pagamenti per 160,2 miliardi, corrispondenti a 46,4% della disponibilità (345,7 mld.); al termine dell'esercizio le somme rimaste da pagare ammontano a 185,5 mld., tutte derivanti da impegni formali.

3.6 Il piano decennale della grande viabilità: 1° stralcio.

Per raccordare gli interventi finanziati dalla citata legge n. 526/85 con le scelte del piano decennale della viabilità di grande comunicazione è stato approvato, con D.M. 12 marzo 1987, il «1° stralcio attuativo» che utilizza uno stanziamento straordinario di 6.700 mld., recato dalla legge finanziaria 1987.

Ricalcando lo schema del precedente programma triennale 1985-1987, il piano ha vincolato una quota di 925 mld. al completamento degli interventi pluriennali in corso e alla manutenzione delle strade statali, ripartendo le restanti risorse in ragione di 3.375 mld. per gli interventi diretti dell'ANAS e di 2.200 mld. per il comparto delle autostrade in concessione.

Sullo stanziamento di pertinenza dell'ANAS uno specifico accantonamento di 850 mld. è stato destinato all'ammodernamento dell'autostrada stradale Salerno-Reggio Calabria e agli interventi di manutenzione straordinaria.

Nonostante l'assegnazione di questi ultimi fondi sia stata completata fin dal 1990, gli interventi sono tuttora in corso: sul pertinente cap. 722 nel corso del 1994 sono stati disposti pagamenti per 32,4 mld., sicchè le residue disponibilità si sono ridotte, alla fine dell'esercizio, a 58,7 mld.; 94,7 milioni hanno costituito economie di bilancio.

Le restanti risorse a disposizione dell'ANAS (3.575 mld.-850 mld. = 2.725 mld.) sono state poi incrementate - come già accennato sub. 3.5 - della somma di 3.000 mld. proveniente dalla legge 526/85, cui si sono aggiunti ulteriori 250 mld. per il completamento dei programmi in corso.

La dotazione complessiva così risultante (5.975 mld.) è stata quindi ripartita su due distinti capitoli: al cap. 750 sono stati attribuiti 3.200 mld. per interventi nel Lazio e nelle aree del Mezzogiorno, mentre 2.775 mld. sono stati allocati sul cap. 751 per le opere riguardanti le regioni del Centro-Nord.

Per quanto riguarda, infine, le risorse destinate al settore autostradale (2.200 mld.), va segnalato che una quota di 1.600 mld. è stata assegnata al cap. 749 per l'accelerata realizzazione di interventi già programmati e parzialmente finanziati ai sensi delle leggi n. 531/82 e n. 526/85. A carico di tale stanziamento, interamente impegnato, nel 1994 sono stati pagati 532 mld., che riducono le somme rimaste da pagare a soli 61 mld.

La restante quota di 600 mld. è stata riservata dalla stessa legge finanziaria 1987 alla realizzazione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia: su tale stanziamento, interamente impegnato sul cap. 907, non risultano effettuati pagamenti nel corso del 1994, sicchè l'ammontare dei residui (188 mld.) è rimasto invariato rispetto all'esercizio precedente.

3.7 I successivi stralci attuativi del piano decennale.

Il fenomeno della sovrapposizione disordinata di piani e programmi, descritto nella parte introduttiva del presente paragrafo, ha raggiunto il momento di maggior congestione negli anni tra il 1988 e il 1990.

L'ingorgo gestionale creato dalla incombente presenza dei Campionati mondiali di calcio del 1990 e delle Celebrazioni Colombiane del 1992 ha avuto come conseguenza la sospensione del «2° stralcio attuativo» del piano decennale per il triennio 1988-1990, che prevedeva una spesa di 18.000 miliardi: lo strumento programmatico predisposto dall'ANAS non ha, infatti, ottenuto il parere favorevole delle competenti Commissioni parlamentari.

Sul piano finanziario, gran parte degli stanziamenti ordinari di competenza e quasi l'80% dei residui di stanziamento (che nel 1988 sfioravano i 6.500 miliardi) sono stati stornati a beneficio dei predetti interventi straordinari e per la ricostruzione della rete viaria in Valtellina.

Solo nel marzo del 1991 lo «strappo» nell'attività di ordinaria programmazione è stato ricucito, con l'approvazione del «3° stralcio attuativo» del piano decennale, relativo al triennio 1991-1993.

Per la copertura dei relativi oneri - inizialmente indicati in 24.000 miliardi e poi portati a 27.000 in sede parlamentare - è stata prevista, in assenza di nuovi stanziamenti di bilancio, la contrazione di mutui per un valore iniziale di 8.000 miliardi in quattro anni.

Oltre ad un finanziamento di 500 miliardi per il completamento delle opere di cui alla legge n. 526/85 e ad uno specifico accantonamento di 4.200 miliardi per le cosiddette «direttrici fuori quota» (vedi tabella A), il piano ha destinato - mediante riparto su base regionale - 16.000 miliardi al potenziamento della viabilità statale, ivi compresi i contributi per la viabilità provinciale (tabella B).

Mantenendo la quota percentuale (15%) delle precedenti leggi di finanziamento, lo strumento programmatico ha previsto una spesa di 4.000 miliardi per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade statali, mentre 2.300 miliardi sono stati riservati al comparto delle autostrade in concessione (tabella C).

Attualmente è all'esame delle competenti Commissioni parlamentari il «4° stralcio attuativo» del piano decennale per il triennio 1994-1996, che prevede un onere complessivo di 10.000 miliardi.

Come si evince dalla tabella D, un accantonamento di 250 miliardi è riservato alla copertura di maggiori oneri per progetti già esaminati, mentre 2.000 miliardi sono destinati alla manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio viario esistente.

Alle direttrici primarie «fuori quota» - vale a dire, quei collegamenti stradali che, sebbene compresi, talora, nell'ambito di una sola regione, vengono sottratti al riparto delle risorse su base regionale in funzione della loro particolare importanza - risultano attribuiti 2.500 miliardi (pari al 25% del totale), mentre la metà degli stanziamenti previsti (5.000 miliardi) è stata finalizzata al potenziamento delle rete viaria statale; la residua quota di 250 miliardi (pari al 2,5%) è infine destinata al settore delle autostrade in concessione.

È interessante rilevare che il numero delle direttrici «fuori quota» (cfr. tabella E) è diminuito - da 23 a 21 - rispetto al corrispondente elenco del 3° stralcio attuativo del piano decennale; numerose sono anche le modifiche qualitative, poiché sono stati espunti dall'elenco il collegamento Asti - Cuneo - Traforo Ciriegia, il Traforo Mortirolo - Stelvio, la «direttissima» Milano - Brescia, l'autostrada di Alemagna, il collegamento tra l'autostrada della Cisa e il Centro intermodale di Parma e il collegamento Modena - Lucca - Livorno, mentre sono state inserite la SS. n. 3 Flaminia - tratto umbro, la SS. n. 1 Aurelia tra Ventimiglia e Civitavecchia, la SS. n. 7 Appia tra Capua e Terracina, nonché l'autostrada Palermo - Catania.

Per quanto riguarda i profili finanziari, va sottolineato che sul già citato cap. 750 sono affluite ulteriori quote di finanziamento da parte del Tesoro (cap. 7810), che hanno portato il totale delle risorse a 6.170 mld.; il cap. 751 si è incrementato, a sua volta, fino a raggiungere complessivamente una dotazione di 7.205 mld.

Per il 1994 le somme rese disponibili sul primo dei due capitoli ammontano a 5.471,5 mld., a fronte delle quali risultano pagamenti per complessivi 3.040,7 mld., mentre le somme rimaste da pagare ammontano a 2.430,7 mld., di cui 1.501,6 derivanti da impegni formali; i residui di stanziamento sono pari a 929,1 miliardi.

Per lo stesso esercizio le autorizzazioni di spesa del cap. 751 sono pari a 6852 mld., a fronte delle quali i pagamenti complessivi ammontano a 3.925,8 mld.; al 31.12.1994 risultano residui per 2.926,2 mld., di cui 1.947,1 sono residui propri e 979,1 sono residui di stanziamento.

TABELLA A

3° STRALCIO ATTUATIVO DEL PIANO DECENNALE DELLA GRANDE VIABILITÀ**PROGRAMMA TRIENNALE 1991-93****DIRETTRICI VIARIE «FUORI CITTÀ»**

(finanziamento complessivo: 4.200 miliardi)

N.	ARTERIA	REGIONI INTERESSATE
1.	Collegamento Rivoli-Bardonecchia-Frejus	Piemonte
2.	Collegamento Asti-Cuneo-Traforo Ciriogia. (Asti-Fossano-Cuneo-Borgo S. Dalmazzo-Traforo)	Piemonte
3.	Raddoppio traforo Colle di Tenda.	Piemonte
4.	Autostrada Aosta-Monte Bianco.	Valle d'Aosta
5.	Traforo Mortirolo-Stelvio.	Lombardia
6.	Autostrada Pedemontana Lombarda e Piemontese.	Lombardia Piemonte
7.	Direttissima Milano-Brescia, Raccordo Brescia Est-Lumezzane-Gardone Val Trompia	Lombardia
8.	Autostrada di Alemagna	Veneto
9.	Raccordo Voltri-Rivarolo.	Liguria
10.	Cispadana.	Emilia
11.	Autostrada Autocisa-collegamento Centro intermodale Parma (CEPIM)	Emilia Liguria
12.	Collegamento Modena-Lucca-Livorno	Emilia Toscana
13.	Nuovo attraversamento appenninico A1	Emilia Toscana
14.	Strada Statale E45 Orte-Cesena.	Emilia Toscana Umbria Lazio
15.	Corridoio Adriatico E55	Emilia Marche Abruzzo Molise Puglia
16.	S.S. 1 «Aurelia»/Autostrada Livorno-Civitavecchia	Toscana Lazio
17.	S.G.C. Grosseto-Fano	Toscana Umbria Marche
18.	Raccordo Siena-Firenze	Toscana
19.	Autostrada Roma-L'Aquila-Teramo-A14	Lazio Abruzzo
20.	Autostrada Salerno-Reggio Calabria	Campania Basilicata Calabria
21.	S.S. 106 «Jonica»/Autostrada Taranto-Sibari	Puglia Basilicata Calabria
22.	Autostrada Messina-Palermo	Sicilia
23.	S.S. 131 «Carlo Felice».	Sardegna

TABELLA B

PROGRAMMA TRIENNALE 1991-1993
Riparto attribuzioni per viabilità statale
 (finanziamento complessivo: 1.600 miliardi)

REGIONI	Coefficiente %	Attribuzione (in miliardi)
VALLE D'AOSTA	0,4	64
PIEMONTE	6,7	1.072
LOMBARDIA	11,8	1.888
TRENTINO-ALTO ADIGE - Bolzano	1,08	173
TRENTINO-ALTO ADIGE - Trento	1,82	131
VENETO	6,3	1.008
FRIULI	3,2	512
LIGURIA	5,8	928
EMILIA ROMAGNA	6,2	992
TOSCANA	6,4	1.024
UMBRIA	1,5	240
MARCHE	2,2	352
LAZIO	7,5	1.200
ABRUZZO	2,6	416
MOLISE	1,5	240
CAMPANIA	7,9	1.264
PUGLIA	7,3	1.168
BASILICATA	1,7	272
CALABRIA	3,3	528
SICILIA	10,5	1.680
SARDEGNA	5,3	848
TOTALE	100,00	16.000

TABELLA C

PROGRAMMA TRIENNALE 1991-1993
CONTRIBUTI A.N.A.S. PER AUTOSTRADE IN CONCESSIONE
 (finanziamento complessivo: 2.300 miliardi)

(in miliardi)

A) Interventi con finanziamento derivante da apposita legge

1. Autostrada Livorno-Civitavecchia	1.200
---	-------

B) Realizzazione con contributo dello Stato

1. Messina-Palermo	600
2. Torino-Frejus	50
3. Aosta-Courmayeur	300
4. A1 Sasso Marconi-Barberino (e viabilità connessa)	200
5. Pedemontana Lombarda e Piemontese (2 tronco)	250
6. Ex S.A.R.A.	50
7. Torino-Savona	200
8. Traforo Mortirolo-Stelvio	200
9. Collegamento Modena-Lucca	150
10. Autostrada di Alemagna	—
11. Autostrada Milano-Brescia	—
Bretella Brescia est-Lumezzane-Gardone V. Trompia	100
Val Sabbia	20
12. Raccordo Voltri-Rivarolo	—
12. Taranto-Sibari	—
Totale . . .	2.020

C) Realizzazione con contributo dello Stato e/o manovra tariffaria

1. Aosta-Courmayeur	—
2. Raccordo Cisa-CEPIM	50
3. Pedemontana Lombarda e Piemontese (3° tronco)	200
4. Napoli-Salerno (Galleria S. Giorgio-Torre del Greco)	250
5. Raccordo di Sanremo	130
6. Traforo Mortirolo-Stelvio	—
7. Collegamento Modena-Lucca-Livorno	—
8. Autostrada di Alemagna	—
9. Autostrada Milano-Brescia	—
10. Taranto-Sibari	—
Totale . . .	630

Nota: In caso di mancata manovra tariffaria i contributi sub C sono da considerarsi aggiuntivi a B.

TABELLA D

4° STRALCIO ATTUATIVO DEL PIANO DECENNALE DELLA GRANDE VIABILITÀ**PROGRAMMA TRIENNALE 1994-96****RIEPILOGO DEI FABBISOGNI**

	Miliardi	Perc.
1. Per maggiori costi cognitivi di progetti esaminati e spese progettuali	250	2,5%
2. Per manutenzione ordinaria, straordinaria e recupero manutentorio	2.000	20%
3. Per direttrici primarie «fuori quota»	2.500	25%
4. Per potenziamenti viabilità statale	5.000	50%
5. Per autostrade in concessione	<u>250</u>	2,5%
Totale triennio . . .	10.000	

TABELLA E

DIRETTRICI VIARIE «FUORI CITTÀ»

ARTERIA	REGIONI INTERESSATE
Raddoppio traforo Colle di Tenda	Piemonte
Completamento Autostrada Torino-Frejus	Piemonte
Autostrada Aosta-Monte Bianco	Valle d'Aosta
Autostrada Pedemontana Lombarda e Piemontese	Lombardia Piemonte
Raccordo Voltri-Rivarolo	Liguria
Cispadana	Emilia
Nuovo attraversamento appenninico A/1	Emilia Toscana
Strada Statale E/45 Orte-Cesena	Emilia Toscana Umbria Lazio
S.S. n. 3 «Flaminia» Tratto Umbro	Umbria
Corridoio Adriatico E/55 - S.S. n. 309	Veneto Emilia Marche Abruzzi Molise Puglia
Autostrada Livorno-Civitavecchia	Toscana Lazio
S.S. n. 1 «Aurelia»: tratto da Ventimiglia a Civitavecchia	Liguria Toscana Lazio
S.G.C. Grosseto-Fano	Toscana Umbria Marche
Raccordo Siena-Firenze	Toscana
S.S. n. 7 «via Appia»: tratto da Terracina a Capua	Lazio Campania
Autostrada Roma-L'Aquila-Teramo-A/14	Lazio Abruzzo
Autostrada Salerno-Reggio Calabria	Campania Basilicata Calabria
S.S. 106 «Jonica»: Autostrada Taranto-Sibari	Puglia Basilicata Calabria
Autostrada Palermo-Catania	Sicilia
Autostrada Messina-Palermo	Sicilia
S.S. 131 «Carlo Felice»	Sardegna

TABELLA F

PROGRAMMA TRIENNALE 1994-1996
Riparto attribuzioni per viabilità statale

REGIONI	Coefficienti %	Attribuzione miliardi (lordi)
PIEMONTE	6,7	545
VALLE D'AOSTA	0,4	30
LOMBARDIA	11,8	889
BOLZANO	1,08	88
TRENTINO	0,82	59
VENETO	6,3	477
FRIULI	3,2	220
LIGURIA	5,8	414
EMILIA ROMAGNA	6,2	478
TOSCANA	6,4	496
UMBRIA	1,5	111
MARCHE	2,2	155
LAZIO	7,5	595
ABRUZZO	2,6	211
MOLISE	1,5	100
CAMPANIA	7,9	590
PUGLIA	7,3	545
BASILICATA	1,7	120
CALABRIA	3,3	237
SICILIA	10,5	735
SARDEGNA	5,3	395
TOTALI	100,00	7.500

TABELLA G

**CONTRIBUTI A.N.A.S. PER AUTOSTRADE IN CONCESSIONE
PRIORITY STALCIO ATTUATIVO 1994-1996**

	(in miliardi)
1. Torino-Frejus	25
2. Torino-Savona	95
3. Milano-Brescia Bretella Brescia Est-Lumezzane Gardone Val Trompia-Val Sabbia	50
4. Pordenone-Conegliano	2,5
5. Roma-Napoli A2. Raccordo terminale di Barra e Capodichino	10
6. Tangenziale di Napoli	17,5
7. Romane ed Abbruzzesi	10
8. Napoli-Pompei-Salerno	25
9. Orbassano- Pinerolo	15
Totale	250

AREA INTEGRATIVA DI INSERIMENTO

1. Torino-Frejus	25
2. Torino-Savona	95
3. Milano-Brescia Bretella Brescia Est-Lumezzane Gardone Val Trompia-Val Sabbia	50
4. Pordenone-Conegliano	2,5
5. Roma-Napoli A2. Raccordo terminale di Barra e Capodichino	10
6. Tangenziale di Napoli	17,5
7. Romane ed Abbruzzesi	10
8. Napoli-Pompei-Salerno	25
9. Orbassano- Pinerolo	15

TABELLA H

**OPERE REALIZZABILI EX ART. 14, COMMA 1, DELLA LEGGE 531/1982
IN AUTOFINANZIAMENTO TRAMITE MANOVRE TARIFFARIE**

INTERVENTO	Concessionaria e richiedente	Lunghezza km	Costo 1993 L/miliardi
Terza corsia Firenze-Lucca	Autostrade S.p.a.	58,6	428
Terza corsia Rimini nord-Rimini sud	Autostrade S.p.a.	10,0	112
Terza corsia Milano-Vergiate	Autostrade S.p.a.	35,2	230
Terza corsia Incisa-Arezzo	Autostrade S.p.a.	35,7	280
Terza corsia Arezzo-Orte	Autostrade S.p.a.	82,2	1.054
Terza corsia Napoli-Nola	Autostrade S.p.a.	15,9	115
Completamento della tangenziale di Padova	Brescia-Padova	2,2	59
Terza corsia Orte-Fiano	Brescia-Padova	36,3	700
Sistema tangenziale di Torino-Variante S.S. n. 20. Adeguamento a 4 corsie - collegamento con S.S. n. 663.	Brescia-Padova	2,6	12

TABELLA I

**OPERE REALIZZABILI EX ART. 14, COMMA 1, DELLA LEGGE 531/1982
CON MANOVRE TARIFFARIE E/O CONTRIBUTI**

INTERVENTO	Concessionaria e richiedente	Lunghezza km	Costo 1993 L/miliardi
Sistemazione asse penetrazione al porto di La Spezia; completamento della strada per Lerici e prog. IV lotto della S.S. n. 331 alla S.S. n. 432	S.A.L.T.	5,0	72
Completamento piazzali asse penetrazione al porto di La Spezia e dello svincolo di Stagnoni-Raccordi con S.S. n. 1 e via Federici . .	S.A.L.T.	6,0	60
Autostrada Genova-Serravalle rettifica corsia discendente Busalla-Bolzanero e svincolo Busalla	Soc. Autostrade	15,0	250
Autostrada Torino-Savona tratto Rivere-Montecala	Soc. Torino-Savona	5,7	230

AMMINISTRAZIONE A.N.A.B.
GESTIONE FINANZIARIA 1984

ANALISI DEI TRASFERIMENTI (CAT IV)

	Titolo I						Titolo II				Totale
	Personale in attività di servizio	Acquisto di beni e servizi	Trasferimenti	Interessi	Altre spese (2)	TOTALE *	Costituzione di Capitali fissi	Trasferimenti	Partecipazioni azionarie e partecipazioni	TOTALE	Titolo I + Titolo II
	Cat I	Cat II	Cat IV	Cat V	Altre	Totale	Cat IX	Cat X	Cat XI	Totale	Titolo I + II
1) Totale totale di stanziamento "T" al 1/1 (1)	0	109.700.906.237	2.274.702.520	0	11.342.782.937	123.404.911.709	2.880.978.771.000	120.185.000.000	8.972.342.430	2.707.706.114.120	2.831.110.125.829
2) Stanziamenti derivanti da competenza	523.829.800.000	284.848.474.000	35.901.000.000	918.804.000.000	230.018.000.000	1.993.798.443.000	8.180.225.878.000	23.908.300.000	9.600.000.000	8.217.635.278.000	8.111.433.722.000
3) Mezzi impegnabili (1+2)	523.829.800.000	284.848.474.000	35.976.702.520	918.804.000.000	241.377.782.937	2.017.202.454.709	8.771.204.788.000	144.084.300.000	10.072.342.430	8.925.341.392.120	10.942.843.847.829
4) Impegni effettuati su competenza	402.808.324.810	124.481.874.807	35.400.490.000	784.814.455.145	440.911.057.810	1.788.364.210.809	2.285.095.548.478	23.258.784.705	0	2.308.314.314.181	4.088.708.824.889
5) Economico (+) e maggiori spese (-) (2-4+8)	120.723.944.187	9.084.176	2.000	7.309.227.380	-212.412.817.815	-84.376.880.187	1.387.781.783	835.295	0	1.388.287.048	-83.002.393.149
6) Totale di stanziamento da competenza al 31/12	0	180.177.535.917	500.000.000	27.480.317.499	1.016.859.897	189.774.812.809	3.903.802.677.771	880.000.000	3.600.000.000	3.907.892.677.771	4.087.727.880.280
7) Impegni su residuo di stanziamento (1-6)	0	48.380.891.787	780.278.780	0	1.985.764.309	48.112.831.855	1.127.877.774.174	0	0	1.127.877.774.174	1.178.990.408.929
8) Totale di stanziamento via esercizi precedenti al 31/12	0	84.378.984.480	1.514.428.730	0	9.398.988.644	75.291.378.854	1.453.100.987.816	120.185.000.000	8.972.342.430	1.578.828.330.246	1.655.119.719.800
9) Impegni totali su mezzi impegnabili (4+7)	402.808.324.810	189.848.408.804	36.180.773.780	784.814.455.145	9.398.988.644	1.836.008.842.843	3.412.933.323.857	23.258.784.705	0	3.436.192.088.555	5.272.898.830.899
10) Totale totale di stanziamento "T" al 31/12 (8+9)	0	224.657.480.487	2.014.828.730	27.480.317.499	11.013.848.841	265.088.282.363	5.358.903.875.287	120.805.000.000	10.072.342.430	5.487.781.017.717	5.752.847.310.080
11) Impegni totali su mezzi (9.3)	78,94	43,08	84,72	95,10	3,89	81,04	38,81	18,14	0,00	38,50	48,18

(1) Il residuo totale di stanziamento "T" al 1/1 deve essere uguale al residuo totale di stanziamento "T" al 31/12 dell'anno precedente

(2) Calcolate per differenza

AMMINISTRAZIONE A N A S
GESTIONE FINANZIARIA 1994

FORMAZIONE ED UTILIZZO DELLA MASSA SPENDIBILE

	Titolo I					Titolo II				Totale	
	Personale in servizio	Acquisto di beni e servizi	Trasferimenti	Interessi	Altre spese (1)	TOTALE	Costituenti di capitali fissi	Trasferimenti	Partecipazioni azionarie e trasferimenti	TOTALE	Titolo I + Titolo II
	Col I	Col III	Col IV	Col V	Altre	Totale	Col IX	Col X	Col XI	Totale	TE I + TE II
12) Residui finali F.C. di											
12/1) 55.134.818.186	247.080.980.247	4.078.807.059	0	143.470.281.281	430.242.836.772	12.203.785.211.878	308.688.128.855	8.887.042.430	12.818.981.363.281	12.970.204.020.033	
13) competenza	823.828.989	284.848.474.000	35.801.000.000	818.804.000.000	230.018.000.000	1.893.786.443.000	8.180.228.978.000	23.809.300.000	3.800.000.000	8.217.835.278.000	8.111.433.722.000
14) Mezzo spendibile (12+13)	55.858.248.155	832.208.434.247	39.877.807.059	818.804.000.000	373.488.281.281	2.344.041.078.772	18.384.011.189.878	333.488.428.855	10.087.042.430	18.737.898.882.281	21.081.837.742.033
15) Autorizzazioni di cassa	843.922.422.000	380.870.474.000	36.252.000.000	818.804.000.000	387.418.814.000	2.180.188.410.000	10.308.853.183.000	178.868.300.000	4.875.000.000	10.488.637.583.000	12.648.205.893.000
16) Pagamenti su competenza	363.055.888.000	74.342.880.315	35.182.803.000	784.888.144.885	238.734.078.253	1.483.993.263.239	884.481.418.032	23.258.748.900	0	917.720.167.532	2.411.713.430.771
17) Residui propri da competenza "C" (4-16)	38.850.435.812	80.118.324.482	237.885.000	118.310.480	204.078.881.885	294.400.847.449	1.380.884.130.444	18.205	0	1.380.884.148.649	1.884.895.084.088
18) competenza (6+17)	38.850.435.812	219.298.858.889	738.385.000	27.888.827.875	205.883.841.882	484.178.858.858	8.284.388.808.215	850.018.205	3.800.000.000	8.288.548.824.420	8.782.722.884.378
19) Pagamenti su residui	25.838.233.320	82.813.110.434	804.218.800	0	132.850.428.879	282.008.883.283	3.818.833.481.885	180.000.000	0	3.818.883.481.885	4.087.880.454.848
20) Pagamenti totali (18+19)	388.888.122.320	188.858.880.748	35.888.822.800	784.888.144.885	388.884.880.882	1.748.000.258.822	4.708.884.880.882	23.488.748.800	0	4.733.403.828.882	8.478.403.885.819
21) Esercizio (1) o maggior spese () totali (14-20+22)	131.821.448.281	270.087.310	2.000	7.308.227.380	-212.388.888.874	-73.185.880.043	25.401.248.251	835.285	0	25.401.780.848	-47.784.024.387
22) Residui finali F.C. di	484.858.318.432	388.083.888.188	4.010.882.158	27.888.827.875	218.287.312.375	871.238.828.283	13.858.818.084.828	310.088.148.180	10.087.042.430	13.878.781.252.818	14.850.027.880.811
23) Rapporto % tra autorizzazioni di cassa e mezzo spendibile (15:14)	977,25	73,48	85,88	100,00	88,38	92,18	58,83	82,84	—	85,87	80,00
24) Rapporto % tra pagamenti totali e mezzo spendibile (20:14)	888,72	31,35	88,87	85,74	88,88	74,48	25,81	7,07	—	25,28	30,73
25) Rapporto % tra pagamenti totali e autorizzazioni di cassa (20:15)	71,50	42,88	84,03	85,74	100,88	80,83	45,78	13,28	—	45,13	81,23

(1) Calcolato per differenza

A.N.A.S. - DEFINIZIONE DEL CONTENZIOSO IN MATERIA DI OPERE STRADALI

ISTANZE AI SENSI DELL'ART. 6 ORDINATE PER DATA DI PRESENTAZIONE

Elaborazione del 2 giugno 1995

Classifica: RM 621 750

Compartimento ROMA

S.S.: 8-8 BIS

Oggetto: LAVORI DI SISTEMAZIONE VIA DEL MARE LOTTO 1 STRALCIO 2 FUNZIONALE
KM. 15+700 E KM. 17+805

Tipo affidamento: TP (LP 1 STRALCIO RICHIESTA TP 2 STRALCIO)

Impresa: FEDERICI S.P.A.

istanza del:	lunedì 20 giugno 1994	D.L. 26.07.1994 n. 468 art. 6
istanza del:		D.L. 27.09.1994 n. 551 art. 7
istanza del:		D.L. 25.11.1994 n. 649 art. 6
istanza del:		D.L. 26.01.1995 n. 24 art. 6
istanza del:		D.L. 27.03.1995 n. 88 art. 6 (*)

Relazione amm.va inviata alla commissione il:

sabato 4 marzo 1995

Deliberazione commissione: 26/04/95 - PARERE NEGATIVO

Classifica: CZ 693 750

Compartimento CATANZARO

S.S.: 112

Oggetto: LAVORI DI ELIMINAZIONE DI SITUAZIONI DI PERICOLO TRA I KM 61 E
62+100 GALLERIA "C"

Tipo affidamento:

Impresa: COMIL S.P.A.

istanza del:	martedì 2 agosto 1994	D.L. 26.07.1994 n. 468 art. 6
istanza del:		D.L. 27.09.1994 n. 551 art. 7
istanza del:	mercoledì 1 febbraio 1995	D.L. 25.11.1994 n. 649 art. 6
istanza del:		D.L. 26.01.1995 n. 24 art. 6
istanza del:		D.L. 27.03.1995 n. 88 art. 6

Relazione amm.va inviata alla commissione il:

mercoledì 31 maggio 1995

Deliberazione commissione:

(*) Il D.L. n. 88/95 è stato ulteriormente reiterato con il decreto-legge 26 maggio 1995, n. 193.

Classifica : AQ 1709 **Compartimento** AQUILA **S.S. :** 80
Oggetto : LAVORI VARIANTE ALLA SS 80 DAL KM 72+300 ALLA LOCALITA' CORTECCHIO

Tipo affidamento :

Impresa : ATL SPARACO SPARTACO SPA - COMIL

Istanza del : venerdì 5 agosto 1994 D.L. 26.07.1994 n. 468 art. 6
Istanza del : D.L. 27.09.1994 n. 551 art. 7
Istanza del : D.L. 25.11.1994 n. 649 art. 6
Istanza del : D.L. 26.01.1995 n. 24 art. 6
Istanza del : D.L. 27.03.1995 n. 88 art. 6

Relazione amm.va inviata alla commissione il :

Deliberazione commissione :

Classifica : MI 666 751 **Compartimento** MILANO **S.S. :** 415
Oggetto : LAVORI DI COMPLETAMENTO SVINCOLO A RASO IN CORRISPONDENZA DELLA S.P. 153 E DELLA BRETELLA AL COLLEGAMENTO CON SAN DONATO MILANESE

Tipo affidamento :

Impresa : ATL ROMAGNOLI - CASTELLI

Istanza del : venerdì 2 settembre 1994 D.L. 26.07.1994 n. 468 art. 6
Istanza del : martedì 4 ottobre 1994 D.L. 27.09.1994 n. 551 art. 7
Istanza del : D.L. 25.11.1994 n. 649 art. 6
Istanza del : D.L. 26.01.1995 n. 24 art. 6
Istanza del : D.L. 27.03.1995 n. 88 art. 6

Relazione amm.va inviata alla commissione il :

Deliberazione commissione :

Classifica : PG 422 751 **Compartimento** PERUGIA **S.S. :** 3
Oggetto : LAVORI RISANAMENTO E ADEGUAMENTO CORPO STRADALE SVINCOLO S. ERACLIO E SS 75

Tipo affidamento :

Impresa : ATL TODINI SPA - GLICOS SRL - LITOIDE SRL

Istanza del : martedì 6 settembre 1994 D.L. 26.07.1994 n. 468 art. 6
Istanza del : D.L. 27.09.1994 n. 551 art. 7
Istanza del : mercoledì 14 dicembre 1994 D.L. 25.11.1994 n. 649 art. 6
Istanza del : venerdì 24 febbraio 1995 D.L. 26.01.1995 n. 24 art. 6
Istanza del : D.L. 27.03.1995 n. 88 art. 6

Relazione amm.va inviata alla commissione il : martedì 28 marzo 1995

Deliberazione commissione :
