

E45 e la realizzazione della E55 "Nuova Romea" – era stata presentata nel corso del 2003 da una *holding* in qualità di Promotore ed era stata dichiarata di pubblico interesse dal Cda di ANAS nella seduta del 9 dicembre 2003.

Da allora, soltanto nell'aprile 2006 è stata attivata la procedura di impatto ambientale, mentre nel successivo mese di luglio il Cda di ANAS provvedeva ad approvare il progetto preliminare.

Con nota del dicembre 2006 la Commissione speciale di VIA ha formulato un'articolata richiesta di integrazioni da riscontrare nel termine di trenta giorni; termine prorogato dalla stessa Commissione, su richiesta del Promotore, al 31 maggio 2007, tenuto conto della complessità dell'opera, mentre una successiva, ulteriore proroga di tale termine è stata respinta dalla stessa Commissione.

Atteso tale diniego, il Promotore nel giugno 2007 ha chiesto ad ANAS, e da questa ottenuto, di valutare l'opportunità di proporre l'interruzione, ai sensi dell'art. 167, comma 1, del d.lgs. 163/2006, della procedura di VIA e conseguentemente di avviarne una nuova.

Nel novembre 2007 il Promotore ha presentato l'aggiornamento del progetto preliminare recependo in parte le richieste dei Ministeri dell'Ambiente e dei Beni culturali e delle Regioni interessate, proponendo di realizzare l'intervento in fasi successive al fine di ridurre la quota del contributo pubblico, ed ha altresì trasmesso il Piano economico-finanziario dell'opera (1,5 mld/euro), coerente con le indicazioni ministeriali, con la previsione di un contributo pubblico di 1,5 mld/euro.

Dalla data anzidetta le competenti strutture di ANAS hanno proceduto all'espletamento dell'istruttoria del progetto preliminare così modificato.

Successivamente, nel giugno 2008, il TAR del Lazio ha accolto il ricorso presentato da una società concorrente avverso la deliberazione del Cda di ANAS con la quale, nel giugno 2004, non era stata dichiarata accoglibile la proposta di collegamento autostradale Ravenna-Mestre, «Nuova Romea», in *project financing* trattandosi di progetto ricompreso in quello già riconosciuto di pubblico interesse dal Cda ANAS alla società prima affidataria.

A seguito di ciò l'intera procedura, e con essa l'iniziativa di *project financing*, è stata azzerata, con la vanificazione di cinque anni spesi in procedure concorsuali, lungaggini burocratiche e procedimentali e contenzioso in sede giudiziale ed extra-giudiziale.

b) collegamento viario Catania-Ragusa

L'intervento relativo all'adeguamento della S.S. 514 "Di Chiaramonte" e della S.S. 194 "Ragusana" è inserito nella Delibera CIPE n. 121/2001 relativa al 1°

programma delle infrastrutture strategiche, emanata in attuazione della Legge 443/2001 (Legge Obiettivo) e risulta confermato dal documento *"Infrastrutture Prioritarie"* redatto dal Ministero delle Infrastrutture.

Dopo che il Cda di ANAS nella seduta del 3 marzo 2004 aveva approvato il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale, in data 21 settembre 2005 il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, Commissione Speciale VIA, ha espresso sul progetto preliminare parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni, cui è seguito il parere favorevole espresso dal CIPE con delibera n. 79/06 del 29 marzo 2006, anch'esso con prescrizioni e raccomandazioni.

A distanza di quasi nove mesi, in data 20 dicembre 2006, il Cda di ANAS ha approvato l'inserimento dell'intervento in questione nel documento programmatico aziendale *"Master Plan"*.

A seguire, in data 28 dicembre 2006, è stato siglato l'Accordo di Programma Quadro tra la Regione Siciliana, il Ministero delle infrastrutture e ANAS, nel quale è previsto che si possa valutare congiuntamente la fattibilità del nuovo intervento mediante cofinanziamento da parte di soggetto privato e conseguente tariffazione dell'intervento.

In data 2 febbraio 2007, la Regione Siciliana ha ritenuto di esprimere parere favorevole nei confronti dell'iniziativa ANAS, *"ritenendo più utile destinare gli attuali finanziamenti disponibili all'iniziativa globale in project financing anziché alla esecuzione di un primo stralcio funzionale"*.

A distanza di circa cinque mesi in data 4 e 9 luglio 2007, è stato pubblicato da parte di ANAS un avviso indicativo per la selezione del promotore per la realizzazione ai sensi dell'art. 152 e seguenti del D. Lgs. 163/06.

Alla scadenza del termine fissato per la presentazione delle domande (16 novembre 2007) ANAS ha ricevuto proposte da parte di tre aspiranti promotori, ed in data 18 gennaio 2008 per l'espletamento delle attività di valutazione delle proposte presentate è stata costituita una commissione composta da sei membri di cui uno nominato dalla Regione Siciliana.

Le proposte, come previsto nell'avviso indicativo, contengono, tra l'altro, il progetto preliminare ed il piano economico-finanziario con asseverazione, così come richiesto dall'Avviso indicativo, rilasciata ai sensi dell'articolo 153 del d.lgs 163/2006 da istituti bancari o altri soggetti abilitati.

Successivamente la Commissione, a conclusione dei lavori istruttori per la valutazione delle proposte svolti nel corso di otto sedute, ha operato la scelta della proposta più conveniente sulla base dei criteri riportati nell'avviso indicativo e su tale base.

c) adeguamento e messa a norma degli impianti delle gallerie di competenza del Compartimento della Regione Lombardia

Il Cda di ANAS nella seduta del 10 maggio 2007 aveva approvato l'inserimento nel documento programmatico aziendale "*Master Plan*" dell'intervento relativo alle attività di adeguamento e messa a norma degli impianti delle gallerie di competenza del Compartimento della Regione Lombardia e successiva loro gestione.

In data 18 luglio 2007 è stato pubblicato da parte di ANAS l'avviso indicativo per la selezione del promotore per la realizzazione ai sensi dell'art. 152 e seguenti del D. Lgs. 163/06.

Alla scadenza del termine fissato per la presentazione delle domande (31 dicembre 2007) ANAS ha ricevuto 5 proposte da parte di altrettanti aspiranti promotori, contenenti, tra l'altro, come previsto nell'avviso indicativo, il progetto preliminare ed il piano economico-finanziario.

In data 4 febbraio 2008 per l'espletamento delle attività di valutazione delle proposte presentate è stata costituita una Commissione composta da cinque membri, tutti interni ad Anas, la quale ha rilevato che i piani finanziari e le bozze di convenzione presentati da alcuni degli aspiranti promotori prevedevano l'erogazione da parte del concedente di un contributo in conto capitale non previsto nell'avviso indicativo e che inevitabilmente ha influito sui contenuti degli altri elementi di valutazione economica, quali il canone annuo richiesto al Concedente e la durata della concessione.

La Commissione, a conclusione dei lavori istruttori, svolti nel corso di otto sedute, ha operato la scelta della proposta più conveniente secondo i criteri indicati nell'avviso indicativo e in data 23 aprile 2008 il Cda di ANAS ha approvato l'intera procedura.

Entro tre mesi dalla propria pronuncia ANAS dovrà provvedere alla pubblicazione del bando di gara per la selezione del concessionario per la realizzazione dell'intervento in base alle previsioni dell'art. 155 del D.Lgs. 163/2006.

d) collegamento viario tra il Porto di Ancona e l'Autostrada A14

Il collegamento stradale tra il porto di Ancona e la grande viabilità, con bretella di collegamento alla Variante alla S.S. 16 è compresa nel 1° Programma delle Infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale di cui alla Delibera CIPE n. 121/2001 e confermata dal documento "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture nel novembre 2006.

L'opera fa parte dell'Intesa Generale Quadro tra il Ministero delle

Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Marche, sottoscritta dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 24 ottobre 2002.

Il progetto preliminare redatto dall'Anas è stato approvato dal Cda nella seduta del 15 marzo 2005 per essere successivamente sottoposto alla procedura VIA, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 190/2002, ottenendo il parere favorevole della Commissione Speciale VIA in data 31 marzo 2006, dopo che il Cda di ANAS, nella seduta del 20 febbraio 2006 aveva deliberato l'inclusione del progetto nel Master Plan delle opere da realizzare mediante l'istituto del *project financing*.

In data 4 e 9 luglio 2007 è stato pubblicato da parte di ANAS un avviso indicativo per la selezione del promotore per la realizzazione ai sensi dell'art. 152 e seguenti del d.lgs. 163/2006.

Alla scadenza del termine fissato per la presentazione delle domande (16 novembre 2007) ANAS ha ricevuto tre proposte da parte di altrettanti aspiranti promotori, proposte che sono state sottoposte all'esame di un'apposita commissione, costituita in data 18 gennaio 2008, composta da sei membri di cui uno nominato dalla Regione Marche.

A conclusione dei propri lavori, svolti nel corso di quattordici sedute, la commissione ha proceduto all'individuazione dell'offerta più favorevole e nella seduta del 23 aprile 2008 il Cda di ANAS ha deliberato l'approvazione dell'intera procedura.

Il promotore in tal modo ha acquisito il diritto di prelazione nella successiva fase di gara per la selezione del concessionario, da bandire secondo i criteri di cui all'art. 155 del d.lgs. 163/2006, mentre ANAS, dal canto suo, ai sensi dell'art. 175 dello stesso d.lgs. ha provveduto a promuovere, per quanto necessario, la procedura VIA e di localizzazione urbanistica, trasmettendo il progetto preliminare a tutti gli enti interessati (Ministeri delle infrastrutture, dell'ambiente, dei beni culturali ecc.) per la successiva approvazione da parte del CIPE, il quale dovrà deliberare anche in merito allo stanziamento degli eventuali contributi previsti (tempo stimabile in circa sei/sette mesi).

Entro un mese dalla delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare presentato dal promotore, ANAS dovrà procedere, in base alle previsioni dell'art. 155 del d.lgs. 163/2006, alla pubblicazione del bando di gara per la selezione del concessionario per la progettazione, realizzazione e gestione dell'infrastruttura.

e) collegamento viario S. Vittore-Bojano-Campobasso

Il collegamento San Vittore-Termini Imerese (collegamento stradale tra la dorsale adriatica e la dorsale centrale rappresentate dalle Autostrade A14 e A1) è

stato individuato come opera strategica di preminente interesse nazionale ed è inserita nella delibera CIPE n. 124/2001 relativa al 1° programma delle infrastrutture strategiche, emanata in attuazione della legge 443/2001 (Legge Obiettivo) e confermato dal documento "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture (Delibera CIPE n. 130/2006).

Le attività per la realizzazione dell'infrastruttura sono state avviate nel mese di settembre dell'anno 2000 con la predisposizione dello studio di fattibilità e dello studio di prefattibilità ambientale.

La progettazione preliminare è stata eseguita da ANAS con l'assistenza di un'ATI.

Nel marzo 2004, con delibera del CdA, l'Anas ha approvato il progetto preliminare ed il relativo Studio di Impatto Ambientale, avviando la procedura per la Valutazione di Impatto Ambientale, nell'ambito della quale il Ministero dell'Ambiente, in data 10 maggio 2005 e in data 17 gennaio 2006, ed il Ministero per i Beni e le Attività Culturali in data 2 novembre 2005, hanno espresso parere favorevole con prescrizioni limitatamente alla tratta San Vittore-Isernia-Bojano (tratta A), mentre hanno ritenuto non ambientalmente compatibile la tratta compresa tra Bojano e Termoli (tratto B).

In data 11 dicembre 2006 è stato sottoscritto un verbale d'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture, le Regioni Molise, Lazio e Campania e Anas con il quale veniva delineato l'iter e le attività di competenza per pervenire alla realizzazione del corridoio trasversale S.Vittore-Venafro-Isernia-Bojano-Campobasso.

La Regione Lazio e la Regione Campania hanno, di conseguenza, rilasciato il nulla osta alla localizzazione dell'opera.

In data 20 settembre 2006 il CdA dell'Anas ha approvato l'inserimento dell'intervento, limitatamente alla tratta A, nel documento programmatico aziendale "Master Plan".

In data 30 gennaio 2007 è stato sottoscritto un Accordo di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Molise, con il quale sono stati individuati e selezionati gli interventi da inserire nel Programma Operativo Nazionale (PON) "Reti e Mobilità" e nel Programma Nazionale per il Mezzogiorno (PNM) in attuazione delle disposizioni del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013. In tale accordo il tratto San Vittore-Variante di Venafro (parte del collegamento San Vittore-Campobasso) è stato selezionato tra gli interventi da attuare.

In data 4 e 9 luglio 2007 Anas ha pubblicato, ai sensi degli articoli 152 e ss. del D.Lgs. 163/2006, l'avviso indicativo per la selezione del promotore per

l'«affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e successiva gestione del collegamento viario compreso tra lo svincolo di San Vittore sull'autostrada A1 e la città di Campobasso, mediante ricorso alla finanza di progetto».

Alla scadenza del termine fissato per la presentazione delle domande, 16 novembre 2007, l'Anas ha ricevuto due proposte da parte di aspiranti promotori.

Le proposte, come previsto nell'avviso indicativo contengono, tra l'altro, il progetto preliminare ed il piano economico-finanziario.

In data 14 gennaio 2008, per l'espletamento delle attività di valutazione delle proposte presentate, è stata costituita una Commissione - composta da sei membri di cui uno nominato dalla Regione Molise -, la quale ha operato la scelta della proposta più conveniente sulla base dei criteri riportati nell'avviso indicativo e su tale base nella seduta del 2 aprile 2008 il CdA di ANAS ha approvato l'intera procedura.

f) collegamento viario Caianello-Benevento

Il collegamento stradale Caianello-Benevento è stato individuato come opera strategica di preminente interesse nazionale ed è inserito nella delibera CIPE n. 121/2001 relativa al 1° programma delle infrastrutture strategiche, emanata in attuazione della Legge 443/2001 (Legge Obiettivo) e confermato dal documento "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture (delibera CIPE n. 130/2006).

Le attività per la realizzazione dell'infrastruttura sono state avviate nel mese di maggio 2003 con la predisposizione da parte del Compartimento per la Viabilità della Campania del progetto preliminare.

Il 21 aprile 2004, con delibera del CdA, l'Anas ha approvato il progetto preliminare ed il relativo Studio di Impatto Ambientale.

In data 5 novembre 2004 è stata avviata la procedura per la VIA, nell'ambito della quale il Ministero dell'Ambiente ed il Ministero per i beni e le attività culturali rispettivamente in data 7 marzo e 18 aprile 2006 hanno espresso parere favorevole con prescrizioni.

La Regione Campania e tutti i Comuni interessati, sia della Provincia di Caserta che della Provincia di Benevento, hanno espresso il proprio consenso alla realizzazione dell'opera.

Il CIPE, con delibera n. 100 del 29 marzo 2006, ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare presentato da Anas ed assegnato, in via programmatica, un finanziamento di 110 milioni di euro.

In data 20 dicembre 2006 il CdA di ANAS ha approvato l'inserimento

dell'intervento nel documento programmatico aziendale "Master Plan".

Il 28 febbraio 2007 è stato sottoscritto, tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Campania, l'Accordo Preliminare per l'assegnazione delle risorse finanziarie inerenti al Quadro Strategico Nazionale 2007-2013: l'accordo prevede che l'intervento possa essere finanziato e/o cofinanziato anche attraverso iniziative di *project financing*.

In data 6 luglio 2007 è stato sottoscritto l'accordo procedimentale tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Campania e ANAS, avente ad oggetto il coordinamento delle azioni di rispettiva competenza per la realizzazione degli interventi sulla rete stradale d'interesse nazionale ricadenti nel territorio della Campania, da effettuarsi attraverso la finanza di progetto, con il quale venivano individuati anche i fondi da destinare alla realizzazione del collegamento Caianello-Benevento.

In data 4 e 9 luglio 2007 ANAS ha pubblicato, ai sensi degli articoli 152 e ss. del d.lgs. 163/2006, l'avviso indicativo per la selezione del promotore al fine di realizzare l'intero itinerario mediante il ricorso alla finanza di progetto.

Alla scadenza del termine per la presentazione delle domande, il 16 novembre 2007, l'Anas ha ricevuto cinque proposte da parte di aspiranti promotori.

Le proposte, come previsto nell'avviso indicativo contengono, tra l'altro, il progetto preliminare ed il piano economico finanziario.

In data 14 gennaio 2008, per l'espletamento delle attività di valutazione delle proposte presentate, è stata costituita una Commissione composta da sei membri di cui uno nominato dalla Regione Campania.

Successivamente la Commissione, a conclusione dei lavori istruttori per la valutazione delle proposte svolte nel corso delle sedute, ha operato la scelta della proposta più conveniente sulla base dei criteri indicati nell'avviso indicativo e su tale base nella seduta del 23 aprile 2008 il CdA di Anas ha approvato l'intera procedura.

Fin qui il dettaglio delle iniziative di *project financing*, il quale nella scansione di dati e di tempi è ampiamente indicativo delle difficoltà di natura procedimentale cui in tale particolare settore è esposta l'attività di progettazione di opere pubbliche.

In pratica, non una delle iniziative sopra elencate ha visto la conclusione e la causa di ciò è palesemente da individuare nell'estrema complessità del procedimento di scelta del promotore; senza dire che a questo, già di per sé lungo e di difficile conclusione – anche perché esposto ai ricorsi interposti dagli esclusi davanti agli organi di giustizia amministrativa –, deve seguire

l'ulteriore procedimento concorsuale finalizzato alla scelta del concessionario cui è demandata la realizzazione dell'opera.

Al fine di ovviare a tali difficoltà l'autorità governativa ha proceduto all'emanazione di un terzo decreto correttivo di semplificazione del relativo procedimento di cui già si è detto al § 1.5.

4.4. Bandi relativi a gare di appalto

Nel corso del 2007 sono stati pubblicati n. 43 bandi di gara (n. 74 nel 2006) per un valore complessivo di 2.376 mld/euro (1.1591 mln/euro nel 2006), cui vanno aggiunti bandi delle concessionarie per 1,7 mld/euro e n. 5 avvisi di *project financing* pubblicati da ANAS per complessivi 4 mld/euro.

La pubblicazione di bandi di gara è stata fortemente influenzata dalla ritardata approvazione del Contratto di programma 2007, avvenuta soltanto in data 17 dicembre 2007, e si è limitata agli interventi previsti nel Contratto 2006.

In particolare, tra i mesi di luglio e agosto 2007 ANAS ha pubblicato bandi di gara riguardanti l'AS3 Salerno-R.Calabria per un valore complessivo di 1,3 mld/euro - su un totale di 1,6 mld/euro, oltre ai residui, disponibili per il 2007.

4.5. Commissioni aggiudicatrici e gare aggiudicate

Preliminarmente giova rammentare che, nella sua relazione del dicembre 2006, l'Alto Commissario per il contrasto della corruzione nella p.a., con riferimento al periodo temporale 2003-2004, ebbe a rilevare talune violazioni dei criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici di cui all'art. 21, comma 5, della legge 109/1994, quali l'assenza della qualifica dirigenziale in capo al presidente e l'assenza di criteri certi per assicurare la rotazione dei componenti.

A fronte di tali osservazioni la Società, sulla base delle proposte dell'apposita Unità di missione, ha da un lato emanato apposito Regolamento sulla nomina e la composizione delle anzidette commissioni e dall'altro ha attivato corsi specialistici di formazione e aggiornamento aventi contenuto operativo e finalizzati a consentire a dirigenti e funzionari delle aree tecnica e legale di perfezionare gli strumenti teorici, pratici ed organizzativi necessari per assicurare una gestione efficiente delle gare di appalto.

Nel dettaglio, nel corso del 2007 sono state aggiudicate n. 18 gare di appalto (n. 18 nel 2006), per un importo complessivo di 829 mln/euro (1.517 mln/euro nel 2006).

4.6. Contratti stipulati

Nel corso del 2007 sono stati stipulati n. 77 contratti (n. 66 nel 2006 e n. 127 nel 2005), per un importo complessivo di 685 mln/euro (3.195 nel 2006 e 5.147 nel 2005); dati, questi ultimi, significativi di una fase riflessiva che trova puntuale riscontro nella situazione di stallo determinatasi nel 2007 nelle opere autostradali.

4.7. Stato dei cantieri al 31.12.2007

Alla data del 31 dicembre 2007 lo stato dei cantieri si presentava come da tabelle e grafico seguenti.

Lavori in corso al 31.12.2007

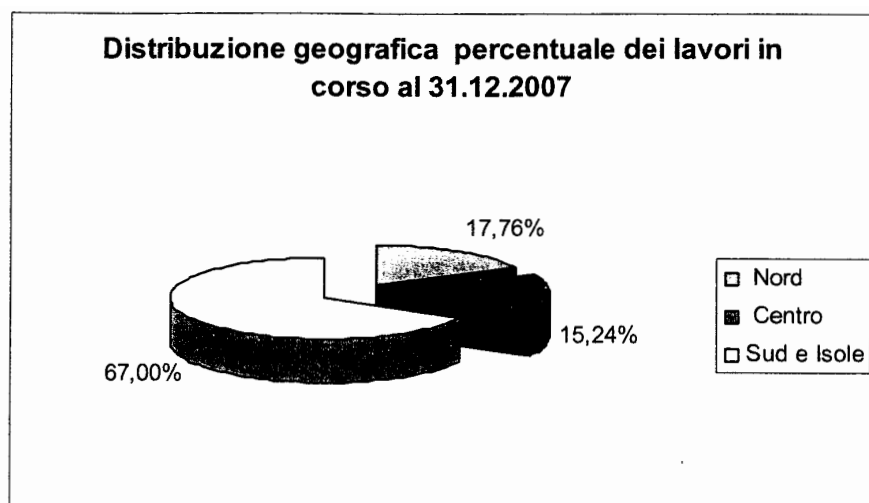
(in milioni di euro)

tipologie	n. cantieri aperti	importo dei lavori
Nuove opere	139	9.968,25
Manutenzione straordinaria	108	281,94
Interventi di sicurezza stradale	32	70,08
totali	279	10.320,27

**Importo dei lavori in corso al 31.12.2007
per nuove opere, suddivisi per Regione**

(in milioni di euro)

Regioni	Importo
Nord	
Valle d'Aosta	14,57
Emilia Romagna	298,57
Liguria	278,59
Lombardia	441,40
Piemonte	313,88
Friuli-Venezia Giulia	200,19
Veneto	223,24
Totale area Nord	1.770,44
Centro	
Toscana	255,93
Marche	102,05
Abruzzo	226,85
Lazio	564,03
Umbria	370,30
Totale area Centro	1.519,16
Sud-Isole	
Molise	98,25
Campania	259,24
Puglia	283,94
Basilicata	171,98
Calabria	4.809,08
Sicilia	726,53
Sardegna	329,63
Totale area Sud - Isole	6.678,65
Totale Generale	9.968,25



Dal grafico emerge che il 67%, ossia i due terzi dei lavori per nuove opere si è concentrato nel Sud e Isole.

4.8. Ritardi nel pagamento dei SAL

Una rilevante criticità della gestione di ANAS è costituita dai ritardi nel pagamento dei SAL maturati, ritardi che hanno continuato a manifestarsi anche nel 2007 e che sono originati dai persistenti ritardi da parte del Ministero concedente nella provvista di cassa.

Anche nel 2007, infatti, la Società ha utilizzato le erogazioni per smaltire i pagamenti maturati nel 2006¹⁹.

Si torna pertanto a raccomandare alle autorità competenti, nell'ambito delle rispettive competenze, che venga posta in essere ogni utile iniziativa diretta a scongiurare il prodursi di tale inconveniente, in quanto suscettibile di dar luogo ad oneri da contenzioso.

4.9. Penali e premi di accelerazione lavori

Come riportato nella precedente relazione, il Regolamento sui lavori pubblici, approvato con dpR 21 dicembre 1999, n. 554, prevede all'art. 117 l'applicazione di penali per ritardata ultimazione dei lavori da parte dell'impresa esecutrice nella misura prevista tra lo 0,3 e l'1 per mille dell'importo netto contrattuale e comunque non superiore al 10% di detto importo.

Di contro il nuovo Capitolato generale di appalto, approvato con D.M. 19 aprile 2000, n. 145, prevede all'art. 23 il riconoscimento in casi particolari di

¹⁹ Una prima erogazione effettuata nel mese di febbraio dell'importo di 100 mln/euro ed una seconda erogazione avvenuta nel mese di maggio dell'importo di 810 mln/euro.

un premio che renda apprezzabile l'interesse a che l'ultimazione dei lavori avvenga in anticipo rispetto al termine contrattualmente previsto, rinviando, per la misura da applicare, agli stessi criteri stabiliti nel capitolato speciale d'appalto o nel contratto per il calcolo della penale.

4.10. Il servizio di manutenzione delle strade

Nel corso del 2007 la Società ha predisposto le *linee guida preliminari alla riorganizzazione del servizio di manutenzione delle strade* attraverso il ricorso ad estese ed omogenee esternalizzazioni, già sperimentalmente avviate in quattro Compartimenti (Lombardia, Sardegna, Toscana e Campania) in base ad un criterio di scelta costituito dal rapporto tra il numero dei dipendenti del Compartimento ed i km. in gestione.

Il modello organizzativo attuale presenta infatti, secondo la Società, in alcuni Compartimenti una struttura rigida di costi, una mancanza di corrispondenza tra centri di costo e servizi erogati ed infine una non sempre chiara distinzione tra attività di manutenzione ordinaria e straordinaria.

V'è inoltre da tener presente che:

- a) la manutenzione specialistica programmata è caratterizzata dalla coesistenza di modelli operativi diversi ed è spesso esternalizzata;
- b) il pronto intervento è inadeguato rispetto alla domanda;
- c) la manutenzione generica presenta attività con bassi carichi di lavoro;
- d) non vi è una omogeneità tra i vari Compartimenti nella tutela del piano viario;
- e) appare inadeguata l'informazione sulla mobilità, caratterizzata com'è da bassi livelli di servizio.

A fronte di tali criticità la Società ha elaborato un *nuovo modello organizzativo*, caratterizzato da un riposizionamento dell'esercizio diretto di ANAS sulle attività di governo dei processi di assistenza all'utente attraverso una migliore attività di programmazione, un presidio diretto di pronto intervento, per ora limitato alle principali arterie nazionali, e una migliore gestione delle emergenze neve e dell'informazione.

Esso è inoltre caratterizzato dalla *esternalizzazione delle attività esecutive non strategiche* attraverso l'*outsourcing* delle attività di manutenzione specialistica a livello compartimentale sulla base di contratti di durata triennale – stipulati al termine di regolari procedure concorsuali –, aventi ad oggetto attività di pronto intervento sulle strade con limitato traffico e con un basso tasso di incidentalità, a prezzi omogenei tra Compartimenti.

Di particolare rilievo è inoltre lo sviluppo del *servizio di infomobilità* per il miglioramento della qualità dei servizi erogati e l'aumento del livello di

soddisfazione dell'utente.

L'attività oggetto di riorganizzazione viene ricondotta a cinque macroprocessi:

- la manutenzione programmata specialistica al fine di garantire la regolarità del servizio,
- la manutenzione correttiva generica collegata al verificarsi di eventi che possano compromettere la continuità della circolazione,
- l'attività di pronto intervento in condizioni di emergenza determinate da incidenti o da eventi meteorologici,
- l'attività di monitoraggio continuativo dello stato d'uso della rete stradale e autostradale,
- l'attività svolta dalle sale operative compartimento per l'informazione sulla mobilità.

Un forte impulso, in particolare, è stato dato dalla Società allo sviluppo delle *sale operative compartimentali* al fine di migliorare la gestione dei processi operativi ed il rapporto con l'utenza, con una focalizzazione della loro attività sul servizio di attivazione e coordinamento dei servizi di soccorso in caso di emergenza, sul monitoraggio della situazione di viabilità e sullo stato di manutenzione della rete stradale, nonché sulla gestione del flusso di informazioni in ingresso e in uscita.

Ciò, nelle aspettative della Società, dovrebbe comportare una riduzione dei tempi necessari per il pronto intervento, una maggiore tempestività nell'acquisizione delle informazioni e nella successiva distribuzione delle stesse agli utenti, nonché un miglioramento del livello della prevenzione per mezzo della manutenzione programmata specialistica e attraverso il controllo remoto con l'uso di impianti tecnologici.

Il processo di riorganizzazione prevede anche una flotta di circa 1000 mezzi per monitorare in tempo reale, attraverso strumenti di teletrasmissione, la situazione del traffico e delle strade.

I vantaggi del nuovo strumento vengono colti nella stabilizzazione dell'impegno finanziario di previsione e nella migliore capacità di programmazione degli interventi, nell'incentivazione della specializzazione ed industrializzazione dei fornitori, nonché nel più accurato controllo dei programmi di spesa.

Tale impegno comporta la necessità di convertire il personale in servizio mediante la creazione di nuove figure professionali e la riqualificazione di molte figure professionali da funzioni operative a funzioni di sorveglianza e controllo.

Va preso atto che il modello prescelto si presenta coerente con analoghi

esperimenti a livello di paesi esteri e che ANAS partecipa ad un progetto sulla ricerca congiunta sul *benchmarking* dei costi europei di manutenzione stradale proposta dal Comitato delle direzioni generali delle strade dei paesi europei nella riunione tenuta a Parigi in data 18 marzo 2008; ricerca che dovrà portare ad individuare l'età media delle reti, l'impatto del traffico sull'usura e la definizione di un costo medio di manutenzione delle strade entro la fine del 2009, al fine di confrontare le soluzioni migliori.

In proposito va preso atto che, entro tale ridefinizione delle attività di sorveglianza, avrebbe un rilievo fortemente strategico la previsione di moduli di controllo del territorio in funzione commerciale (repressione dell'abusivismo e di irregolarità quanto ad accessi, attraversamenti, pubblicità stradale): al riguardo, un'azione volta al miglioramento dell'integrazione tra funzione tecnica e funzione amministrativa si tradurrebbe in un sicuro beneficio per la relativa attività gestionale.

Nonostante l'ottica moderna della riorganizzazione proposta, fatto questo certamente positivo, non possono tuttavia sottacersi i rischi derivanti da un incremento delle spese per i nuovi servizi che si vanno ad istituire, in assenza di un sistema di autonomia finanziaria dell'Ente e senza garanzie di una costante attribuzione di fondi da parte dello Stato.

4.11. Sicurezza stradale

Strettamente connessa con la manutenzione delle strade è la sicurezza stradale, la quale costituisce una delle massime priorità della missione di ANAS quale prevista nella convenzione di concessione del 2002.

Obiettivo della Società è quello di contribuire fattivamente a ridurre del 50% il numero dei morti e dei feriti sulle strade italiane entro il 2010²⁰.

In questo senso la Società è attivamente impegnata per:

- la realizzazione di banche dati relative all'incidentalità da rendere compatibile nella loro formalizzazione con quelle nazionali (Istat) ed integrabili all'interno del «catasto strade» (studi e sperimentazioni inerenti l'affidamento in *global service* di alcune tra le attività di manutenzione stradale);
- l'organizzazione interna e la ricerca di collaborazioni interdisciplinari e interistituzionali con particolare riferimento a quelle territoriali, anche attraverso mirati Progetti Pilota utili a sperimentare sul campo possibili procedure di studio e di verifica dei fenomeni innescanti gli eventi incidentali, nonché sistemi e tecnologie innovative. Particolarmente mirati

²⁰ I relativi dati sono riportati nella Relazione di Confindustria dell'11 giugno 2008.

sono stati, infine, i progetti per il miglioramento della sicurezza stradale in caso di nebbia²¹ e quelli per una più organica e corretta gestione della manutenzione invernale²²;

- ANAS, attraverso azioni e sperimentazioni sul campo, è impegnata tra l'altro nella promozione e diffusione di un atteggiamento di maggiore consapevolezza dell'importanza della strada in termini di capacità di funzione e di mantenimento o di miglioramento delle prestazioni di sicurezza e del «sistema informativo stradale ANAS» in corso di elaborazione;
- l'attività informativa all'utenza attraverso sistemi di ITS, schede informative, apposite pagine dedicate all'interno del sito *web* ANAS, programmazione e informazione sui cantieri stradali e sulle possibili criticità del traffico;
- lo studio della mobilità all'interno della rete di competenza ai fini di una migliore organizzazione dei flussi di traffico nell'ambito territoriale;
- il miglioramento dei livelli di servizio esistenti rispetto alla funzione della strada;
- l'individuazione di metodologie per una manutenzione qualificata, programmata e a valore aggiunto come risultato di una migliore sensibilità e cultura nei confronti della sicurezza.

4.12. Adempimenti connessi alla legislazione antimafia

Nel corso del 2007 è proseguita l'iniziativa, avviata dalla Società nel 2004, di collaborare con le locali Prefetture nella stesura e nell'applicazione, d'intesa con le forze di Polizia, di appositi "protocolli di legalità" al fine di prevenire, o quanto meno ridurre, il pericolo di infiltrazioni malavitose nei pubblici appalti e nei cantieri stradali²³.

Come già segnalato nella precedente relazione, gli accordi con le Prefetture

²¹ Uno studio particolare è stato dedicato al fattore nebbia di *Fog Alert Project* (Infonebbia), che è il risultato di una collaborazione di ANAS e del Centro Ricerche della Fiat. Il progetto prevede fra l'altro lo sviluppo di nuove tecnologie come guide luminose e sensori/servizi *on board* di informazione per i guidatori. L'ANAS detiene due brevetti derivati dal progetto Infonebbia: uno per il sistema di identificazione della visibilità, l'altro relativo al sistema di monitoraggio e di valutazione dei flussi.

²² La Società è da sempre impegnata a garantire la mobilità durante la stagione invernale con la predisposizione di dettagliati piani neve e mediante la sperimentazione di avanzati sistemi capaci di garantire interventi sempre più tempestivi ed efficienti attraverso il costante monitoraggio ambientale e meteorologico, nonché con sistemi computerizzati di stoccaggio dei cloruri, capaci di velocizzare la distribuzione, garantendo tempi rapidissimi di caricamento dei mezzi spargitori, ed attraverso il controllo remoto della flotta dei mezzi impegnati, della loro dislocazione e del loro stato di esercizio e di efficienza.

²³ Per i riferimenti alla disciplina normativa della materia e dell'attività svolta fino a tutto il 2005 si rinvia alla precedente relazione (§ 4.8). Lo stesso rinvio vale anche per quanto si riferisce alla più rilevante delle criticità rilevate, consistente nella mancata acquisizione da parte dei responsabili del procedimento, in occasione del pagamento dei singoli SAL, della documentazione relativa agli adempimenti imposti dall'art. 10 *sexies* della legge 575/1965, dall'art. 4 del d.lgs. 490/1994 - cui è seguita la nota del Ministero dell'interno n. 559/LEG/240/514.3 del 14.12.1994 - e successivamente dall'art. 10 del DPR 252/1998.

prevedono:

- clausole da inserire negli atti di gara e nei contratti per garantire una rapida e corretta esecuzione delle opere;
- tempestiva comunicazione dei bandi di gara;
- invio degli elementi identificativi delle ditte partecipanti;
- comunicazione dell'impresa aggiudicataria;
- elenco delle ditte subappaltatrici.

In proposito va segnalata l'avvenuta costituzione nei primi mesi del 2008, alle dirette dipendenze del Presidente, di un organismo denominato "Unità Legalità e Trasparenza", operante in piena autonomia rispetto ad ogni altra funzione aziendale, con il compito di garantire il monitoraggio e la valutazione, complessiva e comparata, dell'assolvimento degli adempimenti prescritti dalla legislazione antimafia da parte delle sedi compartimentali e degli Uffici Speciali, istituendo con essi procedure di costante informazione e trasmissione documentale nonché di assicurare la continua interazione con le Prefetture, con gli organi di Polizia e con le Società di Attestazione (SOA).

Si ribadisce comunque l'esigenza che la Società, nelle opportune sedi, si accerti che siano stati esperiti tutti gli adempimenti anzidetti, in relazione peraltro non soltanto al pagamento del primo SAL, ma anche dei successivi, allorché i relativi pagamenti vengano disposti oltre un ragionevole margine di tempo, tenendo presente che il rapporto negoziale inerente alla realizzazione di opere pubbliche può protrarsi anche per diversi anni prima dell'approvazione del collaudo.

4.13. Attività di ricerca e innovazione

4.13.1. Profili organizzativi

Si è detto più indietro che la Condirezione generale tecnica sovrintende ad una nuova unità organizzativa, competente per la ricerca e l'innovazione e la cui finalità è quella di fornire il necessario supporto alle varie direzioni della stessa Condirezione generale, come anche alle altre Condirezioni generali, in materia di selezione e impiego di materiali, strumenti operative e tecnologie ad elevato contenuto di innovazione.

4.13.2. Il Centro Sperimentale Stradale di Cesano

Un particolare impegno è stato riservato dalla Società fin dalla sua costituzione nell'opera di potenziamento e riqualificazione del Centro di Cesano.

In tale quadro nel corso del 2007 è stato completato il Progetto SMART

(Sistemi di monitoraggio automatico per il rilievo del traffico).

Inoltre, in collaborazione con istituti tecnico-scientifici di rilevanza europea, il Centro di Cesano ha intrapreso un'attività di analisi delle tecnologie di monitoraggio del traffico in termini di volume, tipologia, peso e velocità.

Altra iniziativa del Centro è stata, nel 2007, quella di mettere a punto, attraverso apposito sistema Scrim, il controllo e la misurazione delle pavimentazioni stradali (in termini di aderenza trasversale, di tessitura, di profilo longitudinale e di indice di *comfort*).

Un ulteriore studio ha riguardato lo sviluppo dei controlli di parametri illuminotecnici per gli impianti di illuminazione pubblica.

I servizi richiesti al Centro vanno sempre più spostandosi dalla mera esecuzione delle prove tradizionali «di laboratorio» alle verifiche e rilevazioni «di alto rendimento» in tema di pavimentazioni, segnaletica, acustica, prove dinamiche sui viadotti, ecc., come è dimostrato dalla seguente tabella, relativa al fatturato degli anni 2002-2007.

Fatturato interno del Centro di Cesano nel 2007

Anni	Laboratori	Alto rendimento	Totale fatturato
2002	579.603,05	10.586,30	590.189,35
2003	915.638,94	354.229,40	1.269.868,34
2004	565.562,10	426.094,00	991.656,10
2005	820.714,35	517.353,35	1.338.067,70
2006	690.513,00	676.886,80	1.367.399,80
2007	768.365,85	1.335.548,20	2.103.914,05

Dalla tabella è percepibile la costante crescita del fatturato relativo ai servizi ad alto rendimento rispetto a quelli di laboratorio: mentre nel 2006 i primi avevano rappresentato poco meno del 50% del totale, nel 2007 gli stessi si sono attestati al 63,5% (1,3 mln/euro rispetto al totale di 2,1 mln/euro).

4.14. Attività internazionale

Già all'atto della costituzione di ANAS in Spa ha avuto inizio, a partire dal 2003, un graduale processo di internazionalizzazione, che nel 2006 ha portato ad una maggiore presenza sui mercati internazionali dello specifico *know how* posseduto dalla Società nei settori della programmazione, progettazione di opere, direzione dei lavori e manutenzione delle strade e autostrade, in relazione alle avanzate tecnologie da essa applicate nell'espletamento della propria attività istituzionale.

Ciò ha consentito ad ANAS di impegnarsi maggiormente nei confronti dei Paesi esteri, sviluppando le iniziative già intraprese, avviando contatti con le