

dello stato di fatto, del chilometraggio e dello stato di usura, al fine di ottimizzare gli investimenti.

Per ragioni di specificità e definizione operativa di dettaglio e considerato il diverso grado di sviluppo delle varie sedi locali, sono state previste a carico delle varie sedi compartimentali le opere civili (allestimento di sala, locale tecnico e servizi annessi) e di impiantistica (impianti elettrici e relative protezioni elettriche, gruppi di continuità, gruppi elettrogeni, impianti di condizionamento, antincendio eccetera) necessarie alla completa messa in operatività di ciascuna SOC.

L'attività prevede l'allestimento di una Sala Operativa Compartimentale dotata delle previste tecnologie per ogni Sede Operativa Anas, sia quelle per cui si prevede una funzionalità di Sala Operativa H24 sia per quelle per le quali l'operatività è di norma prevista nell'ambito del normale orario d'ufficio (salvo attivazioni in reperibilità ogni volta si renda necessario).

Le SOC da allestire sono le seguenti:

Sale H/24			Sale H/Flessibile		
	SEDE	collocazione		SEDE	collocazione
1	Milano	sede compartimentale	1	Aosta	sede compartimentale
2	Torino	sede compartimentale	2	L'Aquila	sede compartimentale
3	Firenze	sede compartimentale	3	Campobasso	sede compartimentale
4	Perugia	presso l'autoparco, (località Ponte S. Giovanni SS 3bis Km 69+600)	4	Catanzaro	sede compartimentale
5	Roma	sede compartimentale	5	Bologna	sede compartimentale
6	Cosenza	sede dell'Ufficio Speciale per l'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria	6	Ancona	sede compartimentale
7	Bari	sede compartimentale	7	Potenza	sede compartimentale
8	Venezia	sede compartimentale	8	Genova	sede compartimentale
9	Cagliari	sede compartimentale	9	Catania	sede compartimentale
10	Palermo	sede compartimentale	10	Trieste	sede compartimentale
11	Napoli	sede compartimentale			

A tali sale operative fanno riferimento i sistemi di localizzazione e comunicazione multimediale da installare su un parco veicoli stimato pari a 1000. La quantificazione delle dimensioni della flotta da strumentare nasce dalle analisi e valutazioni effettuate nella definizione complessiva del Nuovo Modello di Esercizio, che il sistema tecnologico descritto va a supportare.

- il salvataggio in centrale, delle registrazioni effettuate dal veicolo a qualità piena;
- la creazione di una base dati integrata di dati alfanumerici e multimediali per ciascuna sede operativa compartimentale;
- il salvataggio nella suddetta base dati di tutte le registrazioni effettuate, in un ambiente capace di consentire ricerche su base georeferenziata e temporale, nonché il recupero, la visualizzazione ed il salvataggio su supporto removibile di ogni segmento multimediale di interesse, in formati dati non proprietari ed accessibili con i normali software di produttività aziendale;
- la limitazione di accesso al sistema agli operatori autorizzati, per gli apparati di bordo anche mediante sensori biometrici per le impronte digitali;
- l'integrazione del sistema di sala operativa con i sistemi di infotraffico esistenti per la raccolta centralizzata delle informazioni su base nazionale.

Sul fronte degli allestimenti tecnologici previsti per le Sale Operative Compartimentali, in aggiunta ai sistemi hardware e software forniti "chiavi in mano" contemporaneamente agli apparati da installare a bordo veicolo, nell'ambito del progetto più oltre descritto, sono previsti gli investimenti necessari per dotare le sedi di impianti (elettrici, di condizionamento eccetera) e di una rete informatica adeguata a garantire le comunicazioni con i necessari livelli di servizio.

Nel corso del 2007 sono state ultimate le opere di recupero architettonico ed utilizzo dell'edificio destinato alla Sala Operativa Nazionale. Contemporaneamente sono state realizzate le relative installazioni tecnologiche ed impiantistiche. La SON ha avviato la sua piena operatività il 24 Maggio 2007.

Il Progetto per la realizzazione di un sistema di **gestione flotta** e videosorveglianza stradale mediante le Sale Operative Compartimentali è stato impostato nel periodo Settembre/Dicembre 2007 e portato all'attenzione del Consiglio di Amministrazione ed approvato a Dicembre 2007. In sintesi, il progetto si compone di due appalti principali e di un insieme di attività accessorie che coinvolgono l'adeguamento dei servizi di connettività sulle varie sedi coinvolte e lo sviluppo di una rete di comunicazione dati su telefonia mobile. Le due gare principali sono le seguenti:

- Sistema integrato di localizzazione veicolare e trasmissione dati/video tra i veicoli e le Sale Operative Compartimentali Anas.
- Allestimento tecnologico delle Sale Operative Compartimentali.

Il progetto prevede l'allestimento di 1000 veicoli, nonché di 21 Sale Operative Compartimentali (oltre al completamento di quelle esistenti), debitamente attrezzate al fine di ricevere e rendere visibili la localizzazione e le immagini provenienti da ciascun mezzo operativo su strada. È stata prevista la necessaria flessibilità decisionale nella fase operativa dell'allestimento dei veicoli, per tener conto di successivi raffinamenti nelle analisi già svolte, anche veicolo per veicolo,

In particolare, in termini di parco veicolare sono state stimate le seguenti esigenze:

Veicoli Sorveglianti	377
Veicoli Squadre	323
Mezzi NEVE	300
TOTALE	1.000

I SERVIZI DI
MANUTENZIONE
INVERNALE

Le manutenzioni invernali rientrano tra le attività essenziali tradizionalmente svolte dall'ANAS per garantire i livelli di servizio su strada; obiettivo primario resta infatti assicurare la fruibilità e la percorribilità della rete stradale ed autostradale in gestione diretta in qualsiasi condizione meteorologica.

La manutenzione invernale viene effettuata, oltre che con l'impiego dei mezzi operativi anche attraverso l'attivazione di tutte le fasi operative necessarie per garantire la transitabilità nel periodo invernale a fronte di qualsiasi livello di precipitazione.

Nello specifico, l'ANAS provvede al rilevamento preventivo delle condizioni meteo; alla prevenzione del rischio di formazione del ghiaccio; alla gestione degli eventi connessi a precipitazioni nevose con immediato e tempestivo intervento di mezzi idonei al primo verificarsi dell'evento.

Il servizio sgombroneve viene effettuato sia con risorse interne che attraverso specifici appalti con imprese private esterne.

Al fine di garantire una maggior efficacia degli interventi, è di fondamentale importanza:

- il posizionamento in punti strategici di mezzi per la sollecita rimozione dei veicoli intraversati che, ostacolando la circolazione, possono rendere difficoltoso l'intervento dei mezzi spazzaneve e spargisale dislocati nei depositi posti lungo le Strade Statali ed ubicati a presidio delle zone interessate dalle nevicate;
- provvedere con la massima cura all'esecuzione degli interventi preventivi, la cui corretta attuazione costituisce un valido strumento in caso di condizioni meteorologiche avverse;
- curare con particolare attenzione le procedure relative alle frequenze di rotazione dei mezzi operativi;
- approntare un servizio che assicuri la praticabilità delle aree di servizio, la cui agibilità in presenza di condizioni meteorologiche avverse è importante non solo per l'assistenza all'utenza, ma anche per rendere disponibili aree nelle quali eseguire verifiche ed interventi sui veicoli (ad esempio, il montaggio delle catene);

- l'attivazione di una progressiva azione di filtro del traffico per ridurre l'afflusso nei tratti più critici e determinarne il dirottamento al di fuori delle zone colpite dalla neve.

Per una gestione integrata delle emergenze, dovute ad eventi meteorologici ad elevato impatto sulla circolazione, l'organizzazione della manutenzione invernale prevede il Piano Neve Nazionale, che contempla, tra l'altro, l'individuazione delle aree più esposte al rischio di crisi per neve. Per Piano Neve Nazionale si intende la raccolta dei Piani Emergenza Neve Compartimentali, diversificati a seconda delle connotazioni morfologiche delle zone, della differenziazione dei punti critici e delle caratteristiche stradali ed autostradali, che ogni singolo Compartimento, seguendo un predeterminato format, è tenuto a redigere entro la prima decade di ottobre.

La Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio, verificando e coordinando l'attività periferica, pone la documentazione a disposizione delle strutture interessate per la consultazione, tra le quali prioritariamente il Centro di Coordinamento nazionale in materia di Viabilità e Circolazione del Ministero dell'Interno, di cui ANAS è parte attiva con la struttura, all'uopo costituita, del COEM, che a sua volta si interfaccia con la Sala Operativa Nazionale. Di norma, i Compartimenti si coordinano con le Prefetture, le Forze dell'Ordine (Polizia Stradale e Carabinieri) e la Protezione Civile per la gestione dell'attività di prevenzione e controllo del territorio. Inoltre, in caso di eventi particolarmente avversi, vengono costituite specifiche Unità di Crisi presso le Prefetture interessate.

In particolari casi, in cui lo scenario di rischio è costituito da importanti arterie stradali ad alta percorrenza (ad esempio E45, Autostrada A3 Salerno–Reggio Calabria, Autostrada GRA) vengono predisposti specifici Piani di emergenza che prevedono particolari procedure operative atte alla risoluzione delle eventuali emergenze.

In particolare, per quanto riguarda l'Autostrada A3 Salerno–Reggio Calabria, che attraversa zone montane soggette a differenti fenomeni meteorologici, anche sulla base dell'esperienza del recente passato, l'Anas ha elaborato un nuovo Piano neve dettagliato, che potenzia ulteriormente i servizi all'utenza. L'obiettivo è stato quello di definire e coordinare tutte le iniziative da adottare nel caso in cui tratte della autostrada A3 Salerno–Reggio Calabria siano interessate da eventi meteorologici tali da mettere in crisi la fluidità e la sicurezza della circolazione. Il piano d'intervento sul territorio è eseguito in collaborazione con tutti i soggetti istituzionali competenti in materia di pianificazione e gestione del traffico (Polizia Stradale, Comitati per la Viabilità, Prefetture, Regione, Province, Vigili del Fuoco eccetera).

LA SICUREZZA IN
GALLERIA

La Direzione Centrale Esercizio a partire dal settembre 2007, ha creato uno specifico Ispettorato per la supervisione delle problematiche delle gallerie Anas. Dopo un accurato censimento di tutte le gallerie Anas, si è proceduto a prendere contatto con la Commissione Permanente sulle Gallerie per coordinare la produzione dei documenti necessari per l'apertura al traffico di nuove gallerie della rete TEN.

Si è deciso di mettere in sicurezza tutte le gallerie Anas con un piano pluriennale di investimenti; per avere il quadro dettagliato degli interventi necessari, sono state avviate le Analisi di Rischio su tutte le gallerie, da realizzare mediante cinque gare di servizi.

Tutte le gallerie devono essere anche dotate di un Piano Operativo delle Emergenze, ossia di un protocollo condiviso con gli enti preposti alla sicurezza e le locali Prefetture. Per dare uniformità a questi documenti, verrà consegnato ai Compartimenti Anas un modello da adattare alle condizioni locali. La Direzione Centrale sta predisponendo il documento modello e si avvale per questo della collaborazione di un consulente di alta professionalità.

Analogamente la consegna ai Compartimenti di un modello di Piano di Manutenzione ha il fine di assicurare ad ogni galleria una corretta attività manutentiva che obbedisca ad un programma preciso.

È in programma per il 2008 un corso di formazione sulla sicurezza in galleria, rivolto ai responsabili dell'esercizio e delle gallerie, organizzato dall'Anas con la partecipazione di docenti e di esperti di livello europeo.

LE AREE DI SERVIZIO

L'Anas esercita la gestione diretta di una rete Autostradale di oltre 1300 km formata da Autostrade e Raccordi Autostradali, riconosciuti come "Autostrade senza pedaggio", lungo i quali occorre procedere alla realizzazione di Aree di Servizio per la assoluta mancanza di dette strutture che svolgono, peraltro, un servizio primario di assistenza all'utenza autostradale.

Le Norme Tecniche per la caratterizzazione funzionale e geometrica delle Aree di Servizio lungo le Autostrade ed i Raccordi Autostradali in gestione diretta Anas costituiscono un nodo cruciale per la realizzazione di questo tipo di impianti.

L'articolo 24 del Nuovo Codice della Strada (Pertinenze delle strade) inserisce, al comma 4, le Aree di Servizio tra le "pertinenze di servizio della strada", prevedendo negli articoli 60 e 61 del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione l'emanazione, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell'articolo 13 del Codice, di "...ulteriori criteri per la localizzazione e gli standard dimensionali e qualitativi delle pertinenze di servizio [...] in conformità con le specifiche norme di settore vigenti...".

Ad oggi non sono state emanate da parte dei Ministeri competenti le Norme Tecniche previste dagli articoli 60 e 61 del Regolamento del Codice della Strada per la realizzazione delle predette pertinenze di servizio lungo le strade di tipo A, B e D.

Anas è tenuta ad adottare i provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle strade e sulle autostrade statali secondo quanto previsto dall'articolo 2, punto 1, lett. f) del decreto legislativo 143/94, sulle quali esercita tutti i diritti e poteri dell'ente proprietario.

Sono numerose e pressanti le richieste di autorizzazione per la realizzazione di Aree di Servizio lungo la rete autostradale, anche a seguito dell'Ordinanza del Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (numero 5607/2003). Alcune istanze sono

pervenute anche da parte di pubbliche amministrazioni mediante Conferenze dei Servizi. Per tale ragione è stato costituito il 9 gennaio 2007, con Disposizione Presidenziale, un Gruppo di Lavoro con il compito di determinare le norme da sottoporre all'approvazione dei Ministeri competenti, di definire i criteri per la predisposizione del Piano delle localizzazioni, nonché di elaborare la procedura per l'individuazione, assegnazione e realizzazione in concessione delle Aree di Servizio lungo le Autostrade e i Raccordi Autostradali Anas classificati quali "autostrade senza pedaggio".

La proposta di Norme Tecniche è stata trasmessa in data 19 luglio 2007 al Ministero delle Infrastrutture–Dipartimento per le Infrastrutture Stradali, l'Edilizia e la Regolazione dei Lavori Pubblici–Direzione Generale per le Strade e le Autostrade, per la vigilanza governativa prevista dalla vigente legislazione. Ad oggi, il Ministero non ha formulato osservazioni in merito.

Le Norme Tecniche sono dirette a regolare l'attività dell'Azienda nella gestione della materia riguardante le Aree di Servizio, anche per le pratiche in itinere, fino all'emanazione da parte del Ministero competente delle norme previste dall'articolo 60, comma 4, del D.P.R. 16.12.1992, n. 495 e successive modificazioni, in attuazione dell'articolo 13 del D.L.vo 30.04.1992, n. 285 e successive modificazioni.

Le Norme sono state esaminate ed approvate dal Consiglio d'Amministrazione dell'Anas il 28 febbraio 2008 e trasmesse agli Uffici periferici dell'Anas con Circolare Anas n° 03/2008; per esse è prevista la predisposizione dei Piani delle Localizzazioni delle Aree di Servizio lungo le Autostrade ed i Raccordi Autostradali Anas.

Attività connesse alla gestione della rete

In linea con il processo avviato a partire dalla trasformazione societaria, è stata creata, con decorrenza 1 giugno 2007, l'Unità Organizzativa Commerciale alle dirette dipendenze della Condirezione Generale Amministrazione, Finanza e Commerciale, dedicata alla massimizzazione dei ricavi di Anas attraverso lo studio, lo sviluppo e l'implementazione di nuove opportunità di business, la gestione commerciale dei servizi offerti da Anas (licenze e concessioni, trasporti eccezionali, affissione e spazi pubblicitari, ecc) e la valorizzazione del patrimonio immobiliare esistente.

In materia di licenze, concessioni e pubblicità è stato dato avvio ad un piano globale di verifica e censimento, non solo avvalendosi dello strumento catasto stradale, ma anche procedendo ad una riformulazione della struttura e ad una rivisitazione delle formule che determinano l'importo dei canoni concessori per gli accessi alle aree di servizio.

Nell'ambito delle attività delle concessioni legate alla posa di fibra ottica è stato dato nuovo impulso propositivo alla questione relativa all'attuale morosità di grandi clienti in materia, con l'istituzione di un tavolo di confronto che sta definendo i termini relativi alla sanatoria delle installazioni pregresse e di quelle previste.

Per quanto riguarda gli impianti pubblicitari, inoltre, si è avviato lo studio di un nuovo sistema di gestione basato sullo sviluppo di ipotesi avanzate, ma mai valutate, da precedenti attività consulenziali.

Per il settore dei trasporti eccezionali è stato istituito un comitato congiunto tra Anas e Comitato Centrale dell'Albo per l'Autotrasporto - Ministero dei Trasporti allo scopo di risolvere alcune problematiche emerse a seguito dell'introduzione del nuovo tariffario e di un sistema informatico di gestione delle autorizzazioni via web. Tale attività consentirà di ottenere uniformità di procedure, gestione totalmente informatizzata delle richieste di autorizzazione ed equità delle tariffe anche utilizzando il necessario contributo e la condivisione delle scelte da parte dei clienti.

In materia di valorizzazione del patrimonio è stato istituito un tavolo presso l'Agenzia del Demanio per la gestione e l'utilizzazione del patrimonio immobiliare Anas, mentre nel settore specifico delle aree di servizio autostradali sono stati avviati incontri con le Associazioni dei Gestori allo scopo di definire un accordo propedeutico alla convocazione presso un tavolo dedicato del Ministero per lo Sviluppo Economico ed alla predisposizione del bando di gara per il rinnovo delle concessioni sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, per quaranta aree di servizio.

In materia di business legati all'innovazione tecnologica, sfruttando la titolarità di alcuni brevetti ottenuti a seguito di attività di ricerca e sviluppo in materia di infomobilità, è stato avviato il progetto CANVAS (Commercializzazione Anas Value Added Services) che intende valorizzare su scala commerciale i brevetti di cui Anas è titolare, integrando le relative tecnologie con i sistemi previsti sui veicoli del Gruppo Fiat. Il progetto ha l'obiettivo di sviluppare ed erogare servizi di infomobilità agli

automobilisti, alle Amministrazioni Pubbliche ed alla clientela di settore ed usufruirà di agevolazioni al finanziamento previste dal Fondo per la competitività e lo sviluppo del Ministero dello Sviluppo Economico. Il progetto CANVAS si inquadra nelle attività di sviluppo di servizi ad alta valenza tecnologica nell'ambito del dialogo veicolo – infrastruttura stradale, che vede Anas tra i principali protagonisti in Europa quale partecipante ai progetti SIVI (Sistema Integrato Veicolo Infrastruttura) e SAFESPOT.

Nel corso del 2007 è stato predisposto il "Regolamento recante i criteri e le modalità di assegnazione degli alloggi di servizio del personale" al fine di disciplinare le procedure d'assegnazione e i modi di gestione degli alloggi di servizio. I principali obiettivi sono:

- l'assegnazione degli alloggi di servizio in modo omogeneo;
- l'uso di criteri definiti e coerenti ai fini dell'assegnazione;
- il recupero e la valorizzazione del patrimonio immobiliare per il conseguimento dei fini istituzionali e nel rispetto della funzione economico-finanziaria del bene;
- l'adeguamento dei canoni di locazione in ragione di criteri di efficienza nella gestione e di equità di trattamento.

Attività internazionali

Le principali attività internazionali svolte dall'Anas nel corso dell'anno 2007 possono essere sostanzialmente suddivise in:

- ▶ partecipazione a gare;
- ▶ attività commerciali, promozionali ed istituzionali;

Partecipazione a gare

L'ANAS ha partecipato alle seguenti gare in **Algeria**:

- ▶ 3 gare per la supervisione e controllo dei lavori di realizzazione dei 3 lotti dell'Autostrada Est-Ovest: l'Anas ha partecipato, con una quota del 51%, come capogruppo del Raggruppamento formato con le società Italconsult, IN.CO e S.T.E..
- ▶ 3 gare per la progettazione dei tre lotti dell'itinerario con caratteristiche autostradali denominato Rocate 4: l'Anas ha partecipato come capofila di un raggruppamento temporaneo di imprese congiuntamente a Italconsult e IN.CO.
- ▶ Gara di progettazione del lotto unico (125 km) dell'itinerario con caratteristiche autostradali denominato Rocate 3, alla quale l'Anas ha