

- Riduzione dei tempi di intervento per singolo evento manutentivo.
- Specializzazione delle ditte che interverranno nei lavori, selezionando le stesse per categorie omogenee.
- Sperimentazione con i Compartimenti pilota da estendere progressivamente a tutta la rete.

I macro-processi che caratterizzano il nuovo modello organizzativo sono:

- *Manutenzione programmata specialistica*: essa è tesa a garantire la regolarità del servizio, migliorare la sicurezza ed il comfort dell'utenza. Include i seguenti servizi: opere in verde, segnaletica, ripristino pavimentazioni, manutenzione impianti/gallerie, manutenzione opere d'arte. È svolta con appalti esterni, con capitolati prestazionali di durata pluriennale.
- *Manutenzione correttiva generica*: essa è collegata al verificarsi di eventi che possano compromettere la continuità della circolazione (ad esempio caduta massi, allagamenti e frane e così via). Include anche pulizia del piano viario, rimozione ostacoli dalla carreggiata eccetera.
- *Pronto intervento*: è un'attività svolta attraverso interventi su chiamata in condizioni di emergenza determinate da incidenti o da particolari eventi meteorologici. Include anche interventi di primo ripristino finalizzati a minimizzare i rischi e gli intralci alla circolazione.
- *Tutela del piano viario nazionale*: si tratta di attività di monitoraggio continuativo dello stato dell'uso della rete stradale e autostradale svolta da personale Anas e finalizzata ad attivare gli interventi per il mantenimento, il miglioramento e la tutela del piano viario. È un'attività svolta sia attraverso il pattugliamento della rete sia attraverso interventi su chiamata.
- *Infomobilità*: si tratta di attività svolte principalmente dalle sale operative compartimentali con il supporto degli addetti alla tutela del piano viario nazionale. Include attività di coordinamento logistico delle squadre, particolarmente in caso di emergenza, nonché attività di produzione/distribuzione di dati sulla viabilità.

LA RIORGANIZZAZIONE
DELLA
CONTRATTUALIZZAZIONE
ESTERNA

La Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio ha, tra i suoi compiti, quello di disporre preventivamente, in collaborazione con i Compartimenti, il Budget per la manutenzione e di controllare l'utilizzo dello stesso da parte dei Compartimenti.

Al fine di controllare i flussi di spesa, convogliandoli in capitoli specifici, la Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio ha dato nuova struttura alle voci di Budget per la manutenzione ordinaria rendendole più semplici e più aderenti alle lavorazioni di manutenzione eseguite dall'Anas sulle strade di sua competenza.

Ogni adempimento propedeutico alla assegnazione degli appalti è stato tempestivamente preparato entro la fine dell'anno 2007 e a partire dal gennaio 2008 si è dato corso alle lavorazioni previste, dopo aver concordato con i Compartimenti le rispettive scelte e avere illustrato loro tutte le indicazioni generali.

Presso la Direzione Esercizio sono stati istituiti settori dedicati alla risoluzione delle problematiche specifiche per ogni tipo di lavorazione.

Per alcuni interventi specialistici, è stata avviata l'adozione di contratti di durata triennale che consentono maggiore efficienza nella programmazione e nella organizzazione delle lavorazioni di manutenzione ordinaria; è stato richiesto ai Compartimenti per tale tipologia di contratti il relativo budget per gli anni 2009 e 2010.

L'obiettivo finale di questa sperimentazione è quello di attivare in successione ogni anno nuovi contratti di durata triennale, fino a raggiungere a regime l'applicazione degli stessi a tutte le attività.

I contratti devono impegnare tutto l'importo assegnato e riguardare di norma macroaree coincidenti, per molte voci di budget, con l'intera rete in gestione al singolo Compartimento, ad eccezione delle categorie B1 e B6, in cui i contratti sono estesi ad aree più piccole.

La Direzione basa l'operatività dell'intera azione manutentiva sui nuovi capitolati ed elenchi prezzi relativi a tutte le lavorazioni specialistiche di Manutenzione Ordinaria, che sarà stata sostanzialmente portata a termine nel corso del 2008.

LE SALE OPERATIVE COMPARTIMENTALI

È in avanzata fase di progettazione ed appalto la realizzazione di Sale Operative Compartimentali, strumenti essenziali per velocizzare e razionalizzare gli interventi di primo soccorso, riparazione e manutenzione del patrimonio stradale e governare meglio i processi.

In 11 Compartimenti le sale operative hanno programmaticamente funzionamento continuo H 24; nei rimanenti Compartimenti il loro funzionamento è in orario diurno, rinviando le connessioni notturne ai Compartimenti adiacenti. Le Sale Operative Compartimentali sono dotate di Videowall figurativo della rete e indicano la posizione di tutti gli automezzi addetti alla manutenzione con sistema GPS; un sistema di telecamere invia le immagini in diretta alla Sala Operativa Compartimentale, sia dalle postazioni fisse che da quelle mobili installate su tutti i mezzi operativi. La Sala Operativa smista le chiamate di emergenza e invia sul posto gli operatori più consoni e più vicini.

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.

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, 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).

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.

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.

I SERVIZI DI
MANUTENZIONE
INVERNALE

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.

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.

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 dalla Direzione Centrale 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.

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, e hanno registrato un notevole incremento, anche a seguito dell'Ordinanza del Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (numero 5607/2003), le richieste di autorizzazione per la realizzazione di Aree di Servizio lungo la rete autostradale. 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.

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 di Anas S.p.A., 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.

Attività internazionali

Le principali attività internazionali svolte da Anas S.p.A. nel corso dell'anno 2007 possono essere sostanzialmente suddivise in:

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

Partecipazione a gare

L'ANAS S.p.A. ha partecipato a numerose gare in **Algeria**.

Con riferimento alla gara per "Supervisione e Controllo dei lavori di Realizzazione dell'Autostrada Est-Ovest" (lotti Centro ed Est), in data 6 febbraio 2008 sono stati pubblicati i risultati ufficiali delle gare e il raggruppamento ANAS (capofila – 51%), ITALCONSULT, INCO e STE è risultato aggiudicatario provvisorio del lotto Est (399 km), prezzo offerto: 102,13 €/Milioni.

L'offerta presentata è risultata vincente sia sul piano tecnico che su quello economico. Lo stesso è avvenuto per il lotto Ovest che è però stato aggiudicato al secondo classificato non essendo possibile, secondo i termini della gara, assegnare più di un lotto allo stesso raggruppamento.

Attività commerciali, promozionali ed istituzionali

Queste attività hanno riguardato numerosi paesi quali Algeria, Brasile, Bulgaria, Colombia, Congo, Giappone, Honduras, India, Macedonia, Marocco, Moldavia, Mozambico, Panama, Perù, Polonia, Russia, Serbia, Sud Africa, Turchia, Venezuela, Vietnam, Yemen ed AEC (Associazione degli Stati dei Caraibi).

Indipendentemente dal livello di sviluppo e dalla tipologia delle varie iniziative (che vanno dalla semplice partecipazione ad attività istituzionali, alla sottoscrizione di accordi di cooperazione, allo sviluppo di iniziative commerciali vere e proprie), tra le attività per le quali si punta ad una più rapida finalizzazione vi sono l'accordo di cooperazione tra Anas e Ministero dei Trasporti e dell'Industria Stradale Moldovo, il contratto per la progettazione, costruzione e forniture del nuovo complesso portuale Puerto Bolivar, in Venezuela, il "memorandum di intenti sul programma di cooperazione fra le amministrazioni stradali italiana e indiana" sottoscritto con la National Highways Authority of India.

Inoltre, l'ANAS sta cooperando a livello europeo con le altre Istituzioni ed Operatori Stradali al fine di sviluppare un unico programma denominato Easyway relativo ai sistemi di trasporto intelligenti che comprenderà i progetti euro-regionali SERTI, CORVETTE, CONNECT ed ITHACA per il 2007-2013. Nel corso del mese di giugno 2007 è stata predisposta l'offerta tecnica ed economica relativa al bando pubblicato dalla Commissione Europea, gli esiti di tale gara sono attesi per giugno 2008.

Attività di ricerca e sviluppo

Le attività di ricerca e sviluppo sono state affidate a partire da maggio 2007 alla neocostituita unità di ricerca ed innovazione di Anas S.p.A. Le altre società del Gruppo Anas non svolgono attività di ricerca e sviluppo.

La vocazione principale di questo nuovo settore dell'ANAS è quella di fornire supporto ed indirizzo alle varie Direzioni della Condirezione Generale Tecnica per l'impiego di nuovi materiali, strumenti operativi e tecnologie. Tale supporto è fornito alle altre Condirezioni della Società attraverso il Servizio Coordinamento Direzioni Centrali Area Tecnica.

Il settore di ricerca, ad oggi, ha attivato accordi quadro e convenzioni con le Università ed altri Enti/Società per sviluppare studi e ricerche nei campi di interesse Societario.

Sono stati individuati, nel campo delle costruzioni, tutte quelle attività di ricerca atte a determinare una ottimizzazione dei costi gestionali per l'ANAS con un sicuro ritorno economico e di immagine per la Società.

Nel campo della sperimentazione stradale, come nel passato, il Centro di Ricerca di Cesano, ha rappresentato lo strumento essenziale e strategico per tale "missione".

L'attività primaria del Centro di Cesano è legata al controllo sui materiali ed è incardinata su quelle prove che richiedono l'impiego di attrezzature e prestazioni altamente specialistiche; importante è stata anche l'istituzione di campi prova per materiali (barriere, segnaletica, pavimentazioni, ecc.).