



Relazione sulla gestione

MANUTENZIONE ORDINARIA					MANUTENZIONE STRAORDINARIA				
AREA SUD	2010		2009		AREA SUD	2010		2009	
	N°	Importo €/milioni	N°	Importo €/milioni		N°	Importo €/milioni	N°	Importo €/milioni
Bandi di gara	193	55,56	163	59,74	Bandi di gara	72	36,33	111	110,65
Affidamenti diretti	190	6,19	150	4,69	Affidamenti diretti	28	0,64	50	6,52
Lavori consegnati	357	55,70	376	90,34	Lavori consegnati	118	90,31	159	77,96
Lavori ultimati	293	53,77	366	48,51	Lavori ultimati	124	65,64	150	80,82

A causa di modifiche nella modalità di gestione dei dati nel Sistema Informativo Lavori (SIL) ed al fine di rendere omogenei i valori dei due esercizi, i dati dell'anno 2009, sono stati rimodulati.

MANUTENZIONE ORDINARIA					MANUTENZIONE STRAORDINARIA				
AUTOSTRADE IN GESTIONE DIRETTA	2010		2009		AUTOSTRADE IN GESTIONE DIRETTA	2010		2009	
	N°	Importo €/milioni	N°	Importo €/milioni		N°	Importo €/milioni	N°	Importo €/milioni
Bandi di gara	41	10,73	59	30,41	Bandi di gara	10	14,88	18	16,59
Affidamenti diretti	42	1,13	60	1,43	Affidamenti diretti	5	0,05	13	2,55
Lavori consegnati	92	25,05	106	22,06	Lavori consegnati	16	11,14	27	29,54
Lavori ultimati	81	12,11	101	16,47	Lavori ultimati	16	11,38	31	33,33

A causa di modifiche nella modalità di gestione dei dati nel Sistema Informativo Lavori (SIL) ed al fine di rendere omogenei i valori dei due esercizi, i dati dell'anno 2009, sono stati rimodulati.

Relativamente alla Manutenzione Straordinaria, si registra una complessiva riduzione delle attività di pubblicazione di bandi e di consegna di nuovi lavori, derivante dal contenimento dei fondi disponibili del Contratto di Programma. In particolare, è possibile evidenziare, rispetto all'anno precedente:

- un decremento del numero di Bandi di gara pari al 38%;
- un deciso calo del ricorso alla modalità di affidamento diretto, pari al 62%;
- una riduzione del numero di lavori consegnati, pari all'44%.

Linee guida del percorso di sviluppo

La Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio, nell'ottica di assicurare una sempre maggiore efficacia della rete stradale in gestione diretta di Anas ha intrapreso un percorso di sviluppo dei propri livelli di servizio e di efficientamento complessivo delle attività, sia gestionali che operative, a partire dal 2010. Obiettivi principali di tale attività sono:



- impostare, in raccordo con il Ministero concedente, un piano di sviluppo al fine di assicurare la piena aderenza della rete stradale alle necessità e ai fabbisogni di natura trasportistica/logistica del territorio nazionale;
- incrementare i livelli di servizio attualmente offerti dalla rete stradale, attraverso la progettazione e la pronta cantierizzazione di interventi di manutenzione migliorativa, quali il rafforzamento, potenziamento e l'aumento della sicurezza della rete, necessari per uniformare l'infrastruttura presente sul territorio nazionale, nonché per garantire il rispetto degli standard internazionali negli itinerari di interesse europeo;
- ottimizzare il bilanciamento di *make vs buy* per ogni singola attività di gestione e manutenzione della rete, da attuare anche in funzione delle diverse condizioni del mercato del lavoro nelle diverse aree territoriali;
- razionalizzare le attività di pianificazione dei fabbisogni, in una prospettiva di condivisione e cooperazione tra strutture territoriali e centrali, provvedendo alla definizione di standard uniformi di progettazione delle attività, con particolare riferimento alla manutenzione straordinaria;
- promuovere, nei contratti con fornitori di servizi di manutenzione ordinaria, l'utilizzo di contratti a carattere "prestazionale", al fine di assicurare adeguati livelli di servizio e oneri predeterminati per le attività;
- assicurare lo sviluppo di una politica di manutenzione ciclica programmata, coniugando le esigenze puntuali di manutenzione ordinaria e straordinaria con la definizione di un piano pluriennale che consenta di pianificare in anticipo le attività da effettuare al fine di ridurre il debito manutentorio pregresso nonché i costi complessivi di manutenzione dell'infrastruttura;
- assicurare unitarietà di indirizzo e massima efficacia e armonizzazione delle pratiche gestionali nei diversi Uffici Periferici della Società, anche attraverso un opportuno *benchmark* delle attività effettuate, al fine di identificare le best-practice da estendere a tutti i Compartimenti;
- assicurare una chiusura tecnica, amministrativa e contabile tempestiva dei lavori effettuati sulla rete stradale, al fine di ridurre eventuali oneri derivanti dai ritardi nonché di liberare risorse disponibili per interventi urgenti e/o indifferibili;
- sfruttare tutte le potenzialità messe a disposizione dalla banca dati delle consistenze tecnico/economiche che esprimono un fabbisogno di manutenzione, per impostare adeguatamente programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria e assicurare una sempre maggiore uniformità tra le attività dei Compartimenti;
- adottare in maniera uniforme i migliori modelli e le soluzioni tecnologiche più avanzate per incrementare l'efficienza e l'efficacia complessiva del sistema, applicando le migliori soluzioni;
- intensificare e valorizzare il rapporto con l'utenza sia in termini di assistenza che di visibilità, migliorando i livelli del servizio, ponendo attenzione soprattutto al livello di servizio percepito e al grado di soddisfazione dell'utenza.



ANAS S.p.A.

Relazione sulla gestione

Tali obiettivi sono stati tradotti in azioni di miglioramento, pianificate e gestite da parte della Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio, con il supporto delle altre Direzioni ed uffici aziendali competenti.

Manutenzione Straordinaria

Nel 2010 si è confermata la nuova impostazione strategica di interpretazione e di stima del fabbisogno degli interventi di manutenzione tradizionalmente ricompresi nella manutenzione straordinaria, nella consapevolezza che, negli anni, il concetto stesso sta assumendo una veste più dettagliata e complessa rispetto al passato. È stato pertanto istituito un monitoraggio mirato dell'Appaltabilità triennale della manutenzione straordinaria, con identificazione e misurazione esplicita dei livelli di criticità raggiunti. Alla manutenzione straordinaria 'generica' tradizionale, negli anni, si sono aggiunte, nella programmazione, voci e categorie distinte di spesa e di immobilizzazione tecnica, quali:

- Sicurezza ex art. 15 legge 166/2002;
- Gallerie;
- Adeguamento ai fini del contrasto dell'inquinamento acustico;
- Adeguamento a fini antisismici;
- Emergenze, Pronto Intervento, Somme Urgenze.

Nel 2010, identificata la voce eccessivamente massiva e indifferenziata di manutenzione straordinaria tradizionale, l'aggiornamento previsto ha proposto criticamente dei gruppi di perizie/lavori che fossero in grado di meglio restituire una concezione patrimoniale della responsabilità operativa dell'Anas: quella in base alla quale l'infrastruttura affidata venga conservata nelle migliori condizioni a fine concessione.

Resta da dare opportuna enfasi alla manutenzione ciclica programmata, concepita in modo rigoroso, mettendo anche la manutenzione straordinaria in condizioni di entrare quanto più possibile in un'area di programmabilità che consenta di abbattere i picchi cui va soggetta la spesa pubblica in manutenzione stradale in seguito alla varietà di emergenze che si manifestano e che andrebbero depurate degli effetti della manutenzione non fatta a tempo debito. I picchi e le oscillazioni nell'andamento della spesa saranno smussati con vantaggio per la prevenzione, per i rendimenti, per l'efficacia: che a loro volta sono fattori potenti di minimizzazione complessiva della spesa.

La chiave di lettura considerata opportuna e necessaria è proprio quella rapportata alla natura patrimoniale dell'intervento a tutela della infrastruttura dello Stato: aspetto che assume particolare importanza se si considera la programmazione dei livelli di valore dell'infrastruttura – e dunque di investimento – da raggiungere ogni anno, nell'arco dei prossimi cinquanta anni, onde riconsegnare l'infrastruttura al concedente nelle migliori condizioni, cioè ai massimi livelli di servizio. Per ogni chilometro di infrastruttura gestita, si intende realizzare un registro degli investimenti effettuati e un sistema di stima del valore conseguente. In tale registro degli investimenti, si rivela essenziale la banca dati delle consistenze chilometriche, a cui associare, ad ogni chilometro, la spesa in manutenzione ordinaria, in manutenzione straordinaria e in attività di esercizio sostenute negli anni. La spesa in manutenzione straordinaria sarà dettagliata nelle voci



Relazione sulla gestione

queste specialità si possono costruire articolazioni poliennali a rate (tendenzialmente) costanti;

- *Manutenzione correttiva generica e Manutenzione Riabilitativa*: 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. Si colloca all'incontro tra Manutenzione e Attività di Esercizio;
- *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. Anch'essa è attività che si colloca tra Manutenzione e Attività di Esercizio;
- *Infomobilità*: si tratta di attività svolte principalmente dalle Sale operative compartimentali con il supporto degli addetti alla tutela del piano viario nazionale e delle attrezzature montate su veicoli aziendali in movimento. Include attività di coordinamento logistico delle squadre, particolarmente in caso di emergenza, nonché attività di produzione/distribuzione di dati sulla viabilità.

Le nuove articolazioni di cui sopra sono utili per gestire con rinnovata efficienza un notevole volume di risorse in base all'inserimento in una idonea Area di Programmabilità, a cominciare dalla determinazione dei relativi fabbisogni: ha infatti senso parlare di fabbisogno se si affrontano i temi del Debito Manutentorio Pregresso, della Messa a Standard, della Messa a Norma, della Manutenzione Preventiva, della Manutenzione Migliorativa unitamente alla spesa necessaria prevista durante la durata della concessione.

Gli obiettivi essenziali della Direzione restano:

- l'azzeramento della crescita del debito manutentivo pregresso;
- la capacità di fronteggiare le reali necessità manutentive e di esercizio del patrimonio infrastrutturale affidato (fabbisogno), in modo da mantenere su livelli consoni, i Livelli di Servizio;
- l'ottimizzazione degli interventi programmabili e, separatamente, degli interventi non programmabili, con espansione quanto più spinta della complessiva area di programmabilità e con possibilità di razionalizzazione delle risorse disponibili;
- attenta gestione dei costi previsti lungo l'intero arco pluridecennale della concessione;
- monitoraggio del valore patrimoniale del bene infrastrutturale.

Ridefinizione modalità di monitoraggio e controllo interventi

Nel corso del 2010, è stata inoltre avviata una ridefinizione delle modalità di monitoraggio e controllo degli interventi di manutenzione straordinaria, al fine di consentire opportune azioni



ANAS S.p.A.

Relazione sulla gestione

relative alle componenti stradali previste nelle perizie/lavori: barriere, segnaletica, impianti, pavimentazioni e così via.

In luogo della voce complessiva relativa alla manutenzione straordinaria, andranno quindi introdotte:

- manutenzione ciclica programmata;
- nuove articolazioni che rendono evidente le finalità della spesa in manutenzione e il lungo viaggio verso la fine della concessione all'Anas quali:
 - recupero del debito di manutenzione pregresso;
 - messa a standard della rete (quando la strada sia stata aperta al traffico ancora priva di alcuni componenti);
 - messa a norma (per le parti rese obsolete dall'aggiornamento della normativa).
- manutenzione preventiva;
- manutenzione migliorativa (ad esempio, in relazione a motivazioni originarie legate alla progettazione o alla costruzione);
- manutenzione riabilitativa programmabile.

Per dare conto al Ministero azionista e al Ministero concedente del costo di mantenimento della rete esistente (in efficienza, in sicurezza), la Manutenzione Straordinaria è stata perciò essenzialmente articolata in un' *Area di Programmabilità* delle azioni da intraprendere, nella quale è particolarmente importante tutto ciò che è legato al ciclo di vita utile delle opere, ed in un' *Area di Intervento "Correttivo"* da attuare per progetti puntuali.

Accertata la sensibile crescita dei costi quando sussistono ritardi nell'esecuzione dei progetti di Manutenzione Straordinaria prospettati dai Compartimenti per l'inserimento nell'apposito Piano Quinquennale, occorre riportare il debito manutentorio pregresso e le altre necessità di investimento sulla rete ad una ciclicità atta alla minimizzazione dell'esborso complessivo misurato nel periodo della concessione (e confrontato con i benefici offerti alla comunità nazionale).

I macro-processi portatori di novità sono definiti come segue:

- *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, contrattualizzati sulla base di capitolati prestazionali di durata pluriennale. In essa rientrano sia capitoli della Manutenzione Ordinaria, svolta su base annuale, sia la Manutenzione Ciclica Programmata, i cui periodi pluriennali sono in relazione con la vita utile dei manufatti;
- *Manutenzione migliorativa e Nuove Opere necessarie ai fini dell'adeguamento dell'esistente secondo standard accettabili ("messa a standard")*, anche a rimedio di assenze e lacune: questo fattore, legato anche alle criticità e debolezze del sottofondo e del corpo stradale capaci di vanificare l'opera manutentiva corrente e il relativo impegno finanziario, consente la minimizzazione della funzione di spesa in MO e in MS lungo l'arco della concessione. Per



correttive a fronte dell'avanzamento degli interventi: le attività condotte hanno permesso, con l'ausilio dei Sistemi Informativi aziendali, di produrre una reportistica standard in grado di:

- evidenziare l'effettivo stato di avanzamento degli interventi in funzione dei diversi piani, anni di riferimento e tipologie di manutenzione;
- consentire una maggiore omogeneità ed uniformità nel trattamento dei dati relativi agli interventi;
- coniugare esigenze di sintesi del *top management* con le esigenze di dettaglio proprie della Direzione;
- stimolare una più tempestiva chiusura amministrativa-contabile degli interventi e dei rapporti con i fornitori, evitando il mantenimento in vita di opere ultimate ma non "concluse" in via amministrativa.

Tale ridefinizione delle modalità di monitoraggio e controllo ha permesso di individuare nuovi e sfidanti obiettivi per il management, per la Direzione e per i dirigenti sul territorio, che sono stati opportunamente responsabilizzati dall'Azienda.

Affidamenti di Manutenzione Ordinaria

La nuova impostazione di gestione della Manutenzione Ordinaria ha innovato profondamente gli affidamenti con:

- estensione dell'area territoriale di competenza del contratto;
- maggiore durata del contratto, che è passato da annuale a triennale per alcune tipologie di lavorazioni;
- introduzione del carattere prestazionale per determinati servizi manutentivi.

Nel corso del 2010, si sono ulteriormente evidenziati i vantaggi della nuova impostazione:

- maggiore controllo e prevedibilità della spesa di quelle attività di manutenzione con contratto prestazionale;
- monitoraggio su larga scala dei contratti grazie alla maggiore area di competenza degli stessi, rendendo confrontabili le diverse realtà compartimentali tra loro e ciascuna di esse con le conoscenze e valutazioni del costo industriale chilometrico "intera rete".

Non può non evidenziarsi, in taluni casi, una fisiologica difficoltà da parte degli operatori affidatari a recepire in pieno l'innovazione "culturale" introdotta con i contratti triennali-prestazionali. Tali circostanze hanno, ove necessario ed opportuno, determinato ritardi e/o rescissioni di contratto che hanno ovviamente posticipato o ritardato le attività di manutenzione altrimenti programmate.

Di contro, non devono sottrarsi gli aspetti positivi delle innovazioni apportate che hanno visto sicuramente una notevole riduzione delle attività amministrative e tecniche degli uffici preposti alle gare, una continuità di erogazione dei servizi grazie alla durata pluriennale degli



affidanti, una più razionale distribuzione della spesa e, per ultimo, una migliore qualità dei soggetti imprenditoriali impegnati.

Coordinamento delle attività di Esercizio

L'Esercizio si sostanzia, oltre che con l'implementazione delle attività manutentorie, anche con la presenza attiva su strada di uomini, l'attuazione di protocolli e l'organizzazione dei Compartimenti Anas.

Va ricordato che alla base del Nuovo Modello di Esercizio, pensato originariamente nel 2008, si pone l'esigenza di estendere l'orario di sorveglianza e manutenzione svincolandolo dal rigido orario di ufficio e collegandolo alle reali necessità dell'utenza e della funzionalità logistica delle arterie. Soprattutto, si tratta di adeguare la capacità di intervento sull'infrastruttura da parte delle risorse umane a ciò dedicate tenendo presente l'entrata in servizio delle Sale Operative Compartimentali.

Tra i punti di forza del modello:

- Estensione dell'orario di sorveglianza e manutenzione in funzione delle tipologie di strade e in funzione delle categorie di traffico;
- Riduzione dei tempi di intervento per singolo evento manutentivo o di assistenza;
- Specializzazione delle ditte che intervengono nei lavori, selezionando le stesse per categorie omogenee.

In particolare, meritano menzione per le attività e le realizzazioni svolte nell'anno, i seguenti settori:

- Servizi Invernali sulle strade;
- Infomobilità e Sale Operative Compartimentali;
- Coordinamento Emergenze;
- Sicurezza in Galleria.

Servizi invernali sulle strade

Nell'ambito del modello di gestione dei servizi invernali, ANAS ha valutato l'opportunità di internalizzare le attività in alcune regioni ritenute "strategiche" dove, per vari motivi, è opportuno e/o necessario attivare un'azione diretta da parte delle risorse aziendali.

Al fine di migliorare inoltre ulteriormente l'efficienza del servizio, nell'ambito del progetto di videosorveglianza stradale è previsto il monitoraggio di un congruo numero di apparati di localizzazione satellitare e di telecamere anche su mezzi neve. In tal modo, attraverso le Sale Operative Compartimentali, sarà possibile avere visione in tempo reale della dislocazione dei mezzi, dello stato della viabilità e delle condizioni ambientali.

Per una gestione integrata delle emergenze, dovute ad eventi meteorologici ad elevato impatto sulla circolazione, l'organizzazione dei servizi invernali prevede il Piano Neve Nazionale, che contempla, tra l'altro, l'individuazione delle aree più esposte al rischio di crisi per neve. La



Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio, verificando e coordinando l'attività periferica, pone la documentazione a disposizione delle strutture istituzionali 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 propria all'uopo costituita, il Coordinamento Emergenze, che a sua volta si interfaccia con la Sala Operativa Nazionale.

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. Nei casi in cui lo scenario di rischio è costituito da importanti arterie stradali ad alta percorrenza (ad esempio: E45 Orte-Ravenna, Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, Autostrada GRA di Roma), intervengono specifici Piani di Emergenza, che prevedono specifiche procedure operative atte alla risoluzione delle eventuali emergenze.

Il giudizio sulle emergenze neve consuntivate nell'anno 2010 è sostanzialmente positivo e conferma che il sistema ANAS è un preciso riferimento a livello nazionale.

Infomobilità e Sale Operative Compartimentali

Nel 2010 è proseguita la realizzazione del progetto relativo alla videosorveglianza. In particolare, definita la progettazione esecutiva nonché le specifiche tecniche al 30.06.2010, è in corso il montaggio delle telecamere e dei localizzatori satellitari. L'avanzamento del programma al 31.12.2010 vede il completamento dell'installazione del software di gestione in tutte le Sale Operative nonché il montaggio degli apparati di bordo.

Coordinamento emergenze

Prosegue l'attività del Coordinamento Emergenze, attribuita alla Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio che, anche nel corso dell'anno 2010 ha effettuato significative attività; in particolare:

- In occasione degli eventi alluvionali che hanno colpito il Veneto l' 1 ed il 2 novembre, la Prefettura di Vicenza ha richiesto ad ANAS la disponibilità di un "ponte Bailey" per ripristinare la viabilità tra i Comuni di Valli del Pasubio e Torbelvicino (VI) . ANAS ha fornito la struttura e l'assistenza tecnica al montaggio con proprio personale;
- Dal 25 al 28 novembre 2010 ANAS ha partecipato ad una esercitazione internazionale di Protezione Civile in Toscana, denominata TEREX 2010 destinata a testare il modello integrato di intervento.

I funzionari del COEM hanno presidiato le attività di competenza sia sul territorio in affiancamento ai Compartimenti sia partecipando ai tavoli tecnici di volta in volta aperti presso il Dipartimento di Protezione Civile e/o il Centro Viabilità Italia presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

La volontà strategica è stata quella di costituire un'organizzazione di uomini e mezzi impegnati sul delicato fronte delle emergenze, dove non va dimenticato che la principale "lifeline"



è costituita dalla viabilità ordinaria e dalla sua "perfetta" agibilità, anche nel perdurare della crisi e certamente nella fase post-crisi, dove deve funzionare efficacemente il supporto a tutta la logistica di soccorso e recupero.

Alla luce di questo incremento della professionalità, assume notevole rilievo la formazione, da attuare in coordinamento e collaborazione con le autorità di Protezione Civile, in quanto detentrici dei necessari *know-how*. Ciò è in armonia con la finalità fatta propria dalla Direzione, che è quella di sviluppare la maggiore consapevolezza del dettato normativo secondo il quale il Gestore stradale è parte integrante ed attivo del processo di Protezione Civile.

Inoltre, l'obiettivo di attivare ogni possibile fattore stabile di efficienza, efficacia e rapidità nella risposta alla crisi ha il fine di massimizzare l'utilità e il valore patrimoniale dell'infrastruttura, frutto della paziente costruzione attraverso l'attività di gestione della rete infrastrutturale dello Stato. Un notevole lavoro si sta facendo attraverso lo sviluppo e l'integrazione di innovativi sistemi informatici dedicati, nonché attraverso la progettazione di una prossima integrazione con il sistema di Infomobilità.

È inoltre in corso la campagna di censimento dei mezzi e delle risorse, comprese le squadre di pronto impiego. Il principio strategico cui occorre uniformarsi è quello della *flessibilità*. Un contributo determinante si attende dall'attività consistente in simulazioni, approntamento di scenari e soprattutto in esercitazioni, in accordo con tutti i soggetti che con ANAS intervengono nel processo di Protezione Civile.

La sicurezza in galleria

Le Linee Guida per la progettazione della sicurezza nelle gallerie, aggiornate nel 2009 dalla sinergia tra la Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio e la Direzione Progettazione, costituiscono attualmente un valido punto di riferimento per i progettisti e per le imprese impiantistiche che operano nel settore.

Lavorando in fattiva collaborazione con la Direzione Centrale Finanza di Progetto e Concessioni Autostradali, è stata ottenuta la richiesta di un cofinanziamento della Unione Europea nell'ambito del Programma Annuale 2009 per le reti TEN-T riguardante i lavori di messa in sicurezza delle gallerie "San Pellegrino" e "Colle Capretto". Con la Decisione n. C (2010) 4470 del 24.6.2010, è stato accordato il cofinanziamento di €/milioni 1,004 corrispondente al 10% dell'investimento previsto. I relativi lavori sono in corso presso il Compartimento di Perugia, che conta di ultimarli entro il prossimo autunno. Quanto al cofinanziamento, già ottenuto con il Programma TEN-T 2008, per la galleria "Montecrevola" in Piemonte, si stanno incontrando difficoltà legate alla carenza di finanziamenti per la manutenzione straordinaria 2010.

Il Progetto Pilota per dotare la galleria San Giovenale sulla SS 17 "dell'Appennino Abruzzese ed Appulo Sannitico" di lampade di illuminazione a led, da monitorare e testare in vista di un utilizzo della nuova tecnologia nelle gallerie ANAS, redatto dalla Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio, è stato oggetto di appalto presso il Compartimento de L'Aquila.

Sono state oggetto di aggiudicazione le quattro gare di studi di analisi di rischio per tutte le gallerie della rete ANAS, dopo che le procedure di gara sono state rallentate dalle numerose richieste di accesso agli atti di gara e ricorsi al TAR.



La programmazione delle attività per la scadenza del 2019 entro la quale dovranno essere sistemate a norma tutte le gallerie presenti sulla rete TERN/TEN-T a norma della direttiva europea è oggetto della massima preoccupazione congiunta sia di ANAS che del Ministero Concedente, stante anche la prospettiva angusta di poter reperire nei prossimi anni risorse pari a 2 miliardi di euro per lo specifico problema.

Attività connesse alla gestione della rete

In ottemperanza alla raccomandazione di adottare provvedimenti idonei al fine di contrastare il fenomeno dell'abusivismo rilevato in ambito di accessi e impianti pubblicitari, formulata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze in occasione dell'Assemblea del 24 giugno 2010, nel corso del 2010 si è proseguito negli interventi di verifica, di censimento e di aggiornamento del database aziendale quale base per il miglioramento della gestione globale delle attività gestite dal Servizio Licenze, Concessioni e Trasporti eccezionali.

Sulla base del progetto pilota realizzato nel Compartimento della Valle D'Aosta, il 24 giugno 2010 il Consiglio di Amministrazione ha preso atto del "Progetto di censimento degli accessi e degli impianti pubblicitari" al fine di contrastare l'abusivismo e condiviso la necessità di estendere le attività di censimento, coordinate dal Servizio Marketing e Pianificazione, ad altri Compartimenti. Sono state, quindi, portate avanti le attività organizzative, gestionali e di pianificazione utili all'implementazione del progetto, le cui metodologie e procedure sono state adottate come modello unico di gestione del processo, anche per le cosiddette attività "post-censimento".

Per quanto riguarda gli impianti pubblicitari, sono proseguite azioni di miglioramento gestionale tese ad una maggiore semplificazione, trasparenza e informatizzazione del processo amministrativo al fine di consolidare la collaborazione con le ditte titolari degli impianti. E' stato attivato un applicativo informatico che consente alle ditte accreditate, tramite l'utilizzo del web, di consultare e verificare i dati relativi ai propri impianti autorizzati da ANAS anche per evitare l'insorgere di contenziosi.

Nel prosieguo delle attività volte a uniformare le procedure commerciali adottate a livello territoriale sono stati portati avanti incontri specifici con le Associazioni di categoria al fine di concordare delle istruzioni operative, attualmente in fase di approvazione interna. Nell'ottica della semplificazione è anche stata avviata un'analisi delle tariffe per le spese di sopralluogo al fine di elaborare delle nuove proposte, in cui le tariffe variano a seconda della fattispecie di rilievo, da sottoporre al vertice aziendale.

Per quanto attiene alle determinazioni aziendali sui «canoni» queste sono maturate in un contesto condizionato dalle lamentele emerse nel Compartimento per la Viabilità del Veneto relative ai canoni per "accessi". Nel corso del 2010 il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha assunto l'iniziativa di costituire un Gruppo di Lavoro misto (MIT - ANAS) per lo studio dei canoni di accesso, al fine di approfondirne gli aspetti tecnico-giuridici, formulare una nuova proposta di metodo di calcolo finalizzata ad attenuare le problematiche emerse e suggerire eventuali modifiche normative per armonizzare la disciplina di questi canoni sulle strade dei diversi Enti gestori. Contemporaneamente il Compartimento per la viabilità del Veneto ha effettuato delle verifiche sui "casi pilota" proposti dal "Comitato Vittime dei passi carrai" a seguito delle quali è



stata rilevata la discordanza tra i dati iniziali, oggetto della concessione in origine, e i dati effettivi riscontrati durante le verifiche dello stato dei luoghi.

Al 31.12.2010 il Gruppo di Lavoro ha concluso la prima parte delle attività con una proposta di ridefinizione dei criteri alla base dei canoni di accesso (attualmente in fase di analisi) mentre restano da formulare delle proposte normative volte a regolamentare la materia in modo organico e coordinato per ridurre le disparità di trattamento degli utenti soggetti al pagamento di questi canoni, nel rispetto delle singole autonomie.

In attesa di conoscere le determinazioni finali del gruppo misto di lavoro MIT – ANAS il Consiglio di Amministrazione ha deliberato l'aggiornamento dei canoni per il 2011 - ai sensi e per gli effetti dell'art. 55, comma 23, Legge 449/1997 - con riferimento alla sola pubblicità stradale, sopraspedendo momentaneamente all'adeguamento dei canoni per le tipologie accessi in genere, accessi a Impianti Distributori Carburanti e attraversamenti.

Nell'ambito delle attività di concessione per la posa di fibra ottica è stata elaborata una proposta di Convenzione generale, in fase di perfezionamento, da sottoporre all'approvazione del vertice aziendale per la successiva presentazione agli operatori del settore. E' in fase di studio e redazione anche una proposta di convenzione tipo per l'installazione degli impianti di ripetitori di telefonia mobile.

Con riferimento ai Trasporti eccezionali, sono state avviate delle implementazioni all'applicativo informatico aziendale per rendere lo stesso più fruibile da parte dell'utenza, in un'ottica di semplificazione, contenimento dei costi e di standardizzazione del processo amministrativo.

Dal punto di vista aziendale sono anche stati standardizzati i tempi di rilascio delle autorizzazioni, sensibilmente ridotti rispetto ai precedenti valori, ed è aumentata la capacità di controllo del processo amministrativo a livello centrale.

Inoltre su iniziativa di Associazioni di categoria sono stati avviati dei contatti con più soggetti interlocutori (Regioni, Province e Comuni) al fine di avviare un progetto volto a costituire un "unico punto di accesso" per qualsiasi richiesta di autorizzazione per Trasporti eccezionali. In questo contesto il portale web ANAS potrebbe assumere un ruolo strategico a servizio delle imprese e degli enti locali, con notevoli vantaggi per gli utenti in termini di semplificazione, trasparenza e uniformità dei criteri di valutazione.

In materia di gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare prosegue l'attività di aggiornamento e accatastamento dei beni immobili finalizzata al trasferimento in proprietà degli stessi, la cui conclusione è prevista per l'estate del 2011. Oggi ANAS gestisce circa 6.500 unità immobiliari in via di accatastamento, corrispondenti a circa 2.500 fabbricati, prevalentemente insistenti su aree adiacenti alla rete stradale.

Inoltre, in ottemperanza alla raccomandazione di proseguire nel miglioramento dell'efficienza aziendale e nell'implementazione di sistemi di controllo interno, formulata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze in occasione dell'Assemblea del 24 giugno 2010, sono stati avviati dei sopralluoghi sul patrimonio immobiliare gestito da ANAS al fine di verificarne lo stato di conservazione ed effettuare le dovute verifiche amministrative. Nel corso del 2010 sono stati visitati circa 200 fabbricati dislocati nei Compartimenti per la Viabilità del Lazio, Umbria, Marche e Liguria. Questa attività di verifica, svolta da personale specificatamente dedicato, verrà estesa ai restanti Compartimenti e proseguirà per tutto il 2011.



Attività di ricerca e sviluppo

Ciascun gestore di infrastrutture stradali e dunque Anas, in qualità di gestore primario della rete nazionale, è chiamato a fronteggiare problematiche sempre crescenti e sempre più sfidanti in termini di efficienza costruttiva, strategie manutentive, sicurezza, riduzione degli impatti ambientali, diminuzione degli oneri economici a fronte di un incremento dei costi generali di costruzione e manutenzione delle infrastrutture e delle materie prime necessarie.

Il perseguimento di questi obiettivi richiede l'individuazione di tecniche e tecnologie innovative in numerosi campi del settore dei trasporti, innovazione che non può prescindere da investimenti nella ricerca, strumento essenziale di sviluppo strategico.

All'inizio del 2010, in coerenza con le strategie attuate nell'ultimo triennio, l'Unità Ricerca e Innovazione è stata trasformata nella Direzione Centrale Ricerca e Nuove Tecnologie, con il fine di continuare nell'attività di ricerca di soluzioni tecnologiche di prodotto e di processo innovativo adeguate agli standard internazionali e alle "best practice" di tutto il settore stradale.

L'aggiornamento organizzativo ha permesso di meglio specializzare le attività nei settori tecnici e la riallocazione di attività non attinenti la ricerca, quali le attività espropriative e le competenze in tema di sorveglianza sulla sicurezza dei cantieri, assegnate al settore delle nuove costruzioni.

Sono illustrate di seguito le attività di maggior rilievo effettuate fino alla data del 31 dicembre 2010.

Linee guida per le protezioni di sicurezza stradali

Nel corso del 2010, sono state redatte le "Linee guida per le protezioni di sicurezza stradali" documento per gli operatori ANAS coinvolti nella progettazione, direzione lavori e gestori della strada in genere, che suggerisce le tipologie per l'uso dei dispositivi di sicurezza passiva della rete aziendale nonché i criteri da seguire nella progettazione delle sistemazioni su strada, in linea con le norme e le direttive aziendali.

Analogamente, anche per le barriere di protezione acustica, recependo le indicazioni prodotte dal "Gruppo di Lavoro" istituito a tale scopo ed in collaborazione sempre con il Centro Sperimentale di Cesano, ha redatto le "Linee Guida" che trattano, in maniera sistematica e coordinata, i requisiti per la progettazione, l'esecuzione, il collaudo e la manutenzione di barriere antirumore per le infrastrutture stradali, redatte prevalentemente sulla base delle Norme UNI 11160. In entrambi i casi, sono stati redatti, altresì, anche i relativi Capitolati Speciali d'Appalto (CSA) –Norme Tecniche.

Le Linee guida e i CSA saranno sottoposti ad approvazione dal Consiglio d'Amministrazione nel corso del 2011.

Convenzioni/Accordi quadro con Università/Enti

Proseguono i rapporti di collaborazione con il mondo universitario. In particolare, risultano in essere:



1. *Convenzione ANAS – Università "La Sapienza" Roma: Collaborazioni per il perseguimento di comuni obiettivi con riferimento a programmi di ricerca finalizzati all'innovazione tecnologica nel settore delle costruzioni stradali.*

I principali temi di ricerca sono:

a. Sistemi per il monitoraggio e la diagnostica remota di strutture stradali

Nell'ambito di tale ricerca sono stati individuati possibili sistemi di monitoraggio e controllo, anche remoto, delle strutture da porre in opera durante la realizzazione di nuove opere e in grado di essere applicate anche alle costruzioni recenti.

In particolare, lo studio ha consentito di mettere in evidenza che i sistemi di misura a fibre ottiche risultano essere quelli più affidabili per precisione di misura e versatilità di impiego e nell'attuale fase della ricerca si stanno sperimentando sistemi di diagnostica che prevedono l'impiego di tali fibre ottiche per la misura di spostamenti e deformazioni di travi sia in acciaio che in calcestruzzo.

b. Dispositivi per l'abbattimento e il monitoraggio degli inquinanti in galleria

La ricerca è orientata all'applicazione e allo sviluppo di sistemi per la valutazione, la previsione e la mitigazione dell'inquinamento atmosferico prodotto da traffico veicolare su infrastrutture stradali urbane e extra-urbane.

La ricerca finalizzata alla risoluzione dei problemi legati alle alte concentrazioni di inquinanti in corrispondenza degli imbocchi in gallerie in ambito urbano ed extraurbano, ha effettuato verifiche sperimentali su impianti di recente realizzazione (Galleria Cesena) al fine di fornire supporto sperimentale ai dati teorici e ispirare la redazione di linee guida meglio confacenti ad impianti evoluti a servizio di gallerie.

2. *Convenzione tra l'ANAS S.p.A. e Università "La Sapienza" di Roma. Banca interattiva per la catalogazione del patrimonio ecologico e culturale.*

La ricerca è orientata ad interventi che mirano al trasferimento di alta tecnologia per l'archeologia sistemica e globale finalizzata alla gestione del territorio e dei siti archeologici complessi. L'idea nasce dalla mancanza a tutt'oggi di una strumentazione capace di accogliere e gestire dati storico-archeologici di ogni genere, di natura analogica, grafica e iconografica, a partire da quelli monumentali georeferenziati e vettorializzati, volti anche a ricostituire e ricostruire per periodi, contesti dispersi e architetture coi loro arredi e a individuare monumenti o siti archeologici non visibili.

Obiettivo principale del progetto di ricerca è la sperimentazione di un sistema informativo (Sistema Informativo Archeologico) finalizzato alla redazione del rischio archeologico preventivo alla pianificazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture stradali.

Le attività e le ricerche finora condotte nell'ambito della Convenzione di durata biennale con la Cattedra di Archeologia e Storia dell'Arte Greca e Romana, Facoltà di Scienze Umanistiche dell'Università "La Sapienza" di Roma sono sinteticamente illustrate nei paragrafi successivi.

- 1) Definizione dei criteri per l'individuazione del contesto di indagine tenendo conto delle esigenze operative di ANAS S.p.A. e del quadro storico-topografico antico e moderno;
- 2) Selezione di una o più «aree sensibili» nelle quali effettuare la sperimentazione e definizione dell'area sensibile;



- 3) Digitalizzazione e acquisizione elettronica della morfologia dell'area sensibile e della cartografia relativa (storica e di progetto);
- 4) Valutazione, integrazione e aggiornamento dei sistemi esistenti;
- 5) Schedatura e classificazione dei dati, implementazione delle banche dati;
- 6) Definizione delle caratteristiche storico archeologiche dell'area sensibile;
- 7) Test pilota di valutazione predittiva.

In parallelo alla raccolta dati e all'analisi del contesto indagato, è stato realizzato un primo test di validità per un algoritmo matematico che consenta la stima del potenziale archeologico di aree non indagate. Data la quantità relativamente scarsa dei dati raccolti nel contesto di indagine, il test è stato condotto con esito positivo sul territorio a Nord di Roma, nel settore compreso tra la via Nomentana e la riva sinistra del Tevere. Si tratta di un campione sistematicamente indagato, caratterizzato da un quadro archeologico più rilevante dal punto di vista quantitativo e più complesso dal punto di vista qualitativo rispetto a quello emerso nel corso delle attività precedentemente descritte.

3. Convenzione ANAS – Università "Federico II" Napoli: La strada e l'architettura: grandi esempi e permanenze culturali. Atlante delle strade storiche.

La convenzione di durata biennale ha il fine di sviluppare un tema di ricerca orientato alla interpretazione dei tracciati stradali come bene culturale.

La ricerca è finalizzata alla costruzione di un Atlante delle Strade Storiche, cioè una mappatura che possa individuare quelle strade definibili come tracciati che assumono connotazioni di monumentalità.

Questa mappatura sarà utile per orientare le scelte tecniche dell'ANAS in relazione alla possibile valorizzazione dei tracciati stessi.

4. Convenzione ANAS – Università "IUAV" Venezia: Convenzione ANAS – Università "IUAV" Venezia: "Approfondimenti scientifici e soluzioni progettuali tipologiche per la trasformazione di opere d'arte a travi appoggiate in strutture integrali o semi-integrali attraverso l'eliminazione di giunti e appoggi o di giunti ai fini del miglioramento funzionale e/o sismico".

Nell'ambito delle attività di ricerca della Direzione Centrale Ricerca e Nuove Tecnologie è stata sottoscritta, nel 2007, una Convenzione con l'Università IUAV di Venezia da svilupparsi in tre anni, anche non continuativi.

A dicembre 2010, la collaborazione fra ANAS e Università ha sviluppato il primo anno di ricerca, dei tre previsti nella convenzione, nel quale sono stati svolti quattro temi di ricerca che hanno permesso di conseguire alcuni importanti risultati nel campo della realizzazione e della gestione delle opere stradali tramite lo studio progettuale di soluzioni tipo da inserire in uno specifico itinerario del sistema stradale Veneto ai fini dell'adeguamento architettonico e strutturale delle opere d'arte e del miglioramento funzionale del sistema intermodale.

Per l'avvio del secondo e del terzo anno, di comune accordo tra le parti, si è deciso di rimodulare la convenzione focalizzando le attività di ricerca su un unico tema di importanza



Relazione sulla gestione

strategica per ANAS ai fini della riduzione dei costi di gestione e manutenzione e del miglioramento della qualità strutturale e architettonica delle opere d'arte.

Tale rimodulazione porterà allo studio di una procedura metodologica finalizzata alla trasformazione di opere d'arte a travi appoggiate in strutture integrali o semi-integrali, attraverso l'eliminazione, rispettivamente, di giunti e appoggi o dei soli giunti, ai fini del miglioramento funzionale, sismico e architettonico con applicazioni su casi concreti.

Attività di coordinamento per la DCRNT delle attività relative al Piano pluriennale di sviluppo ed integrazione dei Sistemi informativi e delle tecnologie Elettroniche (PPSITE).

Per la definizione del PPSITE è stato costituito un Gruppo di Lavoro concordato con le diverse Direzioni, ed è sotto articolato in 3 Gruppi Operativi Ristretti, rispettivamente sui seguenti temi:

- Banca Dati Infrastrutture: Catasto Strade e la sua evoluzione EVA (Evolution of Viability Assessment), Pavimentazioni, Ponti/SOAW, Acustica/Rumore/Ambiente, Altre attività (geotecnica, gallerie, opere minori) da sviluppare in un secondo tempo;
- TGM / Mobilità: Rete di monitoraggio e controllo del traffico (TGM), Free Flow, altre attività da sviluppare in un secondo tempo;
- Telecontrollo: Gestione Sale Operative, Telecontrollo gallerie, altre attività da sviluppare in un secondo tempo e Sistemi Tutor.

Per ciascun tema (BD Infrastrutture, TGM/Mobilità e Telecontrollo) saranno rilevate ed analizzate le attività in corso e quelle concluse con l'obiettivo principale di verificare la possibilità/convenienza di integrare tra loro i sistemi, realizzare, ove opportuno, aggiornamenti dei sistemi esistenti ("utilizzando l'utilizzabile") per adattare i sistemi esistenti alle reali esigenze. A valle delle suddette attività verranno definiti i PEI (Progetti Esecutivi Informatici) con relative modalità di sviluppo.

Attività di verifica tecnica presso i compartimenti regionali per la rilevazione di eventuali problematiche nel corso delle attività di gestione e costruzione della rete.

Nel periodo luglio/ottobre 2010 sono state svolte le attività di verifica in dieci compartimenti regionali, attraverso interviste ai responsabili e alle unità organizzative/operative incaricate delle attività individuate come critiche. Successivamente si è proceduto all'analisi dei relativi risultati, alle proposte di soluzioni e all'individuazione delle aree di miglioramento.

Le azioni correttive e migliorative individuate dall'analisi dei dati delle verifiche effettuate che si ritengono necessarie per risolvere le criticità riscontrate nel Sistema Catasto sono state divise in due categorie: "a costo 0" e "con investimento economico".

- "A costo 0":

1. Revisione dei processi e delle procedure che concorrono al Sistema Catasto, comprensive delle Istruzioni Operative, delle Istruzioni Tecniche, dei C.S.A. e della modulistica di riferimento;



ANAS S.p.A.

Relazione sulla gestione

2. Utilizzo dei sistemi premianti aziendali già operativi, sia per i Dirigenti che per il personale: MBO, ripartizione/erogazione incentivo ex art.92 D.Lgs. 163/06 e s.m.i.;
 3. Maggiori controlli sia Compartimentali che di Direzione;
 4. Blocchi di sistema, informatici e non, per la verifica/accertamento/attestazione degli adempimenti previsti dal Sistema Catasto;
 5. Attivazione di un Help desk per la segnalazione e risoluzione dei problemi operativi e informatici;
 6. Attivazione in Direzione Generale di un servizio di assistenza e supporto ai compartimenti, anche sul territorio,
 7. Maggiore formazione al personale, anche delle altre U. O., con utilizzo di docenti interni e con verifiche sull'efficacia dei corsi effettuati;
- "Con investimento economico":
1. Maggiori collegamenti/interazioni tra le banche dati aziendali;
 2. Implementazione di personale nelle U.O. Catasto compartimentali che risultano particolarmente carenti, stimata in complessivi n. 2 addetti da assegnare alle U.O. dei Compartimenti sprovvisti, in modo da garantire almeno un addetto qualificato per Compartimento. La struttura organizzativa delle U.O. Catasto, così come implementata, dovrà essere mantenuta inalterata per non vanificare l'obiettivo da raggiungere, per mancanza di personale e/o di formazione professionale;
 3. Implementazione di personale nelle U.O. che risultano carenti di organico e i cui processi impattano con il Sistema Catasto;
 4. Implementazione di veicoli a basso costo per il rilievo in Alto Rendimento.

Nel corso del primo semestre 2011 è prevista un'adeguata informazione nei compartimenti sulle azioni correttive/migliorative già adottate o in corso "A costo 0".

Servizi per l'accatastamento ed ispezione, mediante rilievo, delle opere d'arte, manufatti e impianti in galleria presenti lungo le strade statali della viabilità Anas.

Il servizio, finalizzato alla raccolta di tutte le informazioni attinenti le opere d'arte nel relativo Sistema di Gestione, SOAWE, è effettuato sulla base delle schede tecniche di censimento e ispezione redatte in ottemperanza alle normative vigenti.

Il servizio, complesso e articolato, prevede diverse fasi che comprendono la ricerca di materiale tecnico anche di archivio, la loro elaborazione, preliminarmente ai rilievi in campo. L'ultima fase, cioè la compilazione delle schede consente, relativamente alle opere d'arte maggiori e minori delle nostre strade, di disporre di una banca dati completa puntuale e aggiornata, accessibile in ogni momento attraverso il portale ANAS.

Il costo complessivo stimato per l'esecuzione dei rilievi sull'intera rete in gestione ANAS è pari a €milioni 54,70 da ripartirsi come investimento negli anni 2008-2017.

Nell'arco del 2008 sono stati redatti i progetti per Calabria, Umbria e Veneto e la relativa consegna dei servizi è avvenuta nel corso del 2010, contestualmente alla stipula di contratti, con importi di seguito precisati.