

la SS 125 Orientale Sarda, la SS 284 Occidentale Etna e la SS 13 Pontebbana.

4.4. Cantieri in corso, consegnati ed ultimati nel 2008

Al 31 dicembre 2008 erano in corso 155 nuove costruzioni per 11.419,96 mln/euro (di cui 8.222,37 per lavori), n. 138 delle quali riguardanti strade statali e n. 17 autostrade, circa la metà delle quali site nel Sud (n. 71 per 8.358,25 mln/euro), come più dettagliatamente esposto nei seguenti prospetti.

(importo in milioni di euro)

Tipologia	2008			2007		
	n.	Totale	Di cui lavori	n.	Totale	Di cui lavori
Strade Statali	138	6.466,99	4.656,23	130	6.089,00	4.220,00
Autostrade	17	4.952,97	3.566,14	14	4.236,00	3.151,00
Totali	155	11.419,96	8.222,37	144	10.325,00	7.371,00

(importo in milioni di euro)

Area	2008			2007		
	n.	Totale	Di cui lavori	n.	Totale	Di cui lavori
Nord	47	1.640,20	1.189,20	51	1.946,00	1.320,00
Centro	37	1.421,51	1.015,23	33	1.518,00	1.066,00
Sud	71	8.358,25	6.017,94	60	6.861,00	4.985,00
Totali	155	11.419,96	8.222,37	144	10.325,00	7.371,00

Le nuove opere consegnate sono state nel 2008 n. 34 per un complessivo importo di 2.169,23 mln/euro (di cui 1.561,85 per lavori), prevalentemente site nel Sud (n. 24 per 1.638,24 mln/euro).

(importo in milioni di euro)

Tipologia	2008			2007		
	n.	Totale	Di cui lavori	n.	Totale	Di cui lavori
Strade Statali	27	1.220,84	721,14	31	2.034,08	1.456,92
Autostrade	7	948,39	840,71	5	1.288,19	902,33
Totale	34	2.169,23	1.561,85	36	3.322,27	2.359,25

Infine, le nuove costruzioni ultimate sono state n. 23 (erano state 27 nel 2007), per un complessivo importo di 1.074,97 mln/euro (di cui 784,65 riferiti al Sud).

(importo in milioni di euro)

Area Geografica	2008			2007		
	n.	Totale	Di cui lavori	n.	Totale	Di cui lavori
Nord	123	201,12	213,63	14	699,00	522,00
Centro	4	89,20	24,77	9	150,00	101,00
Sud	7	784,65	535,58	22	477,00	327,00
Totale	23	1.074,97	773,98	45	1.326,00	950,00

4.5. Deliberazioni adottate dal CIPE nel 2008

Nel corso del 2008 il CIPE ha approvato i seguenti progetti:

1. delibera n. 8 del 31 gennaio 2008 (pubblicata su S.O. G.U. n. 183 del 6 agosto 2008). Oggetto: Accessibilità Malpensa: collegamento tra la S.S. n. 11 "Padana Superiore" a Magenta e la tangenziale ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso e adeguamento in sede del tratto della S.S. n. 494 da Abbiategrasso fino al nuovo Ponte sul Ticino - Progetto Preliminare (CUP F32C05000320001);
2. delibera n. 14 del 31 gennaio 2008 (pubblicata su S.O. G.U. n. 212 del 10 settembre 2008). Oggetto: accessibilità Valtellina: S.S. n. 38 I lotto - Variante di Morbegno (dallo svincolo di Cosio allo svincolo del Tartano) variante al lotto I - Stralcio 2° (CUP: 32C0500028001);
3. delibera n. 28 del 27 marzo 2008 (pubblicata su S.O. G.U. n. 9 del 13 gennaio 2009). Oggetto: S.S. 17 "dell'Appennino abruzzese ed Appulo-Sannitico" tronco Antrodoco-Navelli: variante Sud all'abitato di L'Aquila raccordo tra la strada consortile Mausonia e la S.S. 17 ter - 2° lotto (CUP F11B07000050001);
4. delibera n. 29 del 27 marzo 2008 (pubblicata su S.O. G.U. n. 280 del 29 novembre 2008). Oggetto: S.S. 675 umbro-laziale (ex raccordo Civitavecchia-Orte) completamento tratto Civitavecchia-Viterbo: 3° Tronco - Lotto 1 - stralcio a tra la S.S. 1 bis (km 21+500) e la S.P. Vetralla - Tuscania (KM 5+800) (CUP F32C05000290001);
5. delibera n. 30 del 27 marzo 2008 (pubblicata su S.O. G.U. n. 239 dell'11 ottobre 2008). Oggetto: Programma infrastrutture strategiche (Legge 443/2001) S.S. 106, costruzione 3° megalotto innesto S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000), 2° stralcio - Assegnazione finanziamento;
6. delibera n. 60 del 2 aprile 2008 (pubblicata su S.O. G.U. n. 26 del 2 febbraio 2009). Oggetto: S.S. 106 Jonica - Lavori di costruzione 3° Megalotto dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400.000) - Secondo stralcio (CUP F92C05000080011);
7. delibera n. 73 del 1 agosto 2008 (pubblicata su S.O. G.U. n. 13 del 17 gennaio 2009). Oggetto: viabilità di accesso all'hub portuale di La Spezia - Interconnessione tra i caselli della A12 ed il porto: variante alla S.S. 1 Aurelia - 3° Lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale - Progetto definitivo;

8. delibera n. 79 del 1 agosto 2008 (pubblicata su S.O. G.U. n. 887 del 15 aprile 2009). Oggetto: "Collegamento stradale, in variante alla S.S. 341 Gallaratese, tra Samarate ed il confine con la Provincia di Novara: tratto compreso tra l'AUTOSTRADA A8 (Bretella di Gallarate) e la S.S. 527 in comune di Vanzaghello" (CUP F32C05000330001) - Progetto preliminare;
9. delibera n. 84 del 1 agosto 2008 (pubblicata su S.O. G.U. n. 37 del 14 febbraio 2009). Oggetto: itinerario Palermo-Agrigento (S.S. 121 – S.S. 189): ammodernamento della tratta Palermo-Lercara Friddi 1° stralcio funzionale: Lotto 2 – Sublotti 2A E 2B (CUP F12C03000010001) - Progetto preliminare.

4.5.1. Perizie di variante

Nonostante la Corte abbia più volte manifestato le proprie perplessità nel constatare il perdurante ricorso alle perizie di variante, nel 2008 queste sono ammontate a 55 per un importo di circa 200 mln/euro.

I vertici di Anas hanno peraltro provveduto, per la prima volta nell'ultimo quinquennio, a predisporre un piano di finanziamento trovandone la necessaria copertura nei Contratti di Programma 2007 e 2008.

Per il 2007 tale importo era ammontato a € 64.736.398 a fronte di approvazioni per € 62.931.674, confermando l'ottimo *trend* previsionale della Società.

Per il 2008 l'importo previsto dal rispettivo Contratto di Programma è ammontato ad € 180.966.445.

4.6. Stato dei cantieri al 31.12.2008

Alla data del 31 dicembre 2008 lo stato dei cantieri si presentava come dalle tabelle e dal grafico seguenti.

Lavori in corso al 31.12.2008

(in milioni di euro)

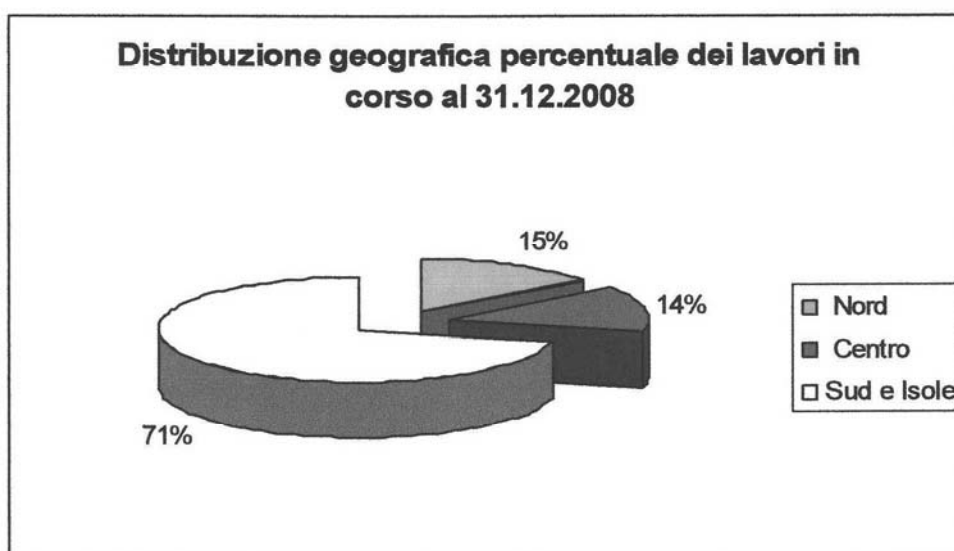
tipologie	n. cantieri aperti	importo dei lavori
Nuove opere	149	12.092
Manutenzione straordinaria	131	223
Interventi di sicurezza stradale	32	61
totali	312	12.376

Importo dei lavori in corso al 31.12.2008 per nuove opere, suddivisi per Regione

(in milioni di euro)

Regioni		Importo
Nord	Valle d'Aosta	12
	Emilia Romagna	284
	Liguria	244
	Lombardia	653
	Piemonte	260
	Friuli-Venezia Giulia	211
	Veneto	163
Totale area Nord		1.827
Centro	Toscana	240
	Marche	149
	Abruzzo	236
	Lazio	649
	Umbria	403
Totale area Centro		1.677
Sud-Isole	Molise	54
	Campania	368
	Puglia	332
	Basilicata	179
	Calabria	6.098
	Sicilia	1.297
	Sardegna	260
Totale area Sud – Isole		8.588
Totale Generale		12.092

Dalla tabella emerge che il 67%, ossia circa più della metà del totale dei lavori per nuove opere si è concentrato nel Sud e Isole.



4.7. Ritardi nel pagamento dei SAL

Una rilevante criticità della gestione di ANAS è costituita dai ritardi nel pagamento dei SAL maturati, ritardi che hanno continuato a manifestarsi anche nel 2008 e che sono originati dalla insufficiente provvista fornita dall'azionista.

Anche nel 2008, infatti, la Società ha utilizzato le erogazioni dell'azionista per smaltire i pagamenti maturati nel 2007.

Pertanto permane l'esigenza che la Società ponga in essere ogni utile iniziativa diretta a scongiurare il prodursi di tale inconveniente, suscettibile di dar luogo ad oneri da contenzioso, curando che l'avvio e l'esecuzione dei lavori siano costantemente accompagnati dalla necessaria copertura finanziaria.

4.8. Penali e premi di accelerazione lavori

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

Di contro il nuovo Capitolato generale di appalto, approvato con D.M. 19 aprile 2000, n. 145, prevede all'art. 23 il riconoscimento in casi particolari che rendano apprezzabile l'interesse a che l'ultimazione dei lavori avvenga in anticipo rispetto al termine contrattualmente previsto, rinviando, per la misura da applicare, agli stessi criteri stabiliti nel capitolato speciale d'appalto o nel contratto per il calcolo della penale.

4.9. Iniziative di opere viarie in *project financing*

Nella precedente Relazione era stato evidenziato come fino ad oggi le iniziative di *project financing*, pur previste dal vigente ordinamento²¹, abbiano stentato

²¹ Il *project financing*, ossia la realizzazione di opere pubbliche senza o con minori oneri finanziari per la pubblica amministrazione, costituisce un modello per il finanziamento e la realizzazione di opere pubbliche del tutto nuovo, il quale è finalizzato a porre rimedio alla scarsità di fondi pubblici e al *gap* infrastrutturale che divide l'Italia dagli altri Paesi industrializzati.

L'utilizzo del *project financing* è stato previsto fin dall'art. 21 della legge 24 novembre 2000 n. 340 anche con riferimento alla realizzazione "di nuove infrastrutture viarie di interesse nazionale per le quali sono utilizzabili sistemi di pedaggiamento", ma già l'art. 7 della legge 17 maggio 1999 n. 144, al fine di promuovere l'utilizzo del *project financing*, aveva previsto l'istituzione, nell'ambito del CIPE, di un'apposita Unità tecnica.

Successivamente la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. Legge obiettivo) ha conferito al Governo la delega per l'emanazione di uno o più decreti legislativi concernenti, tra l'altro (art. 1, comma 2, lett. a), "la disciplina della tecnica di finanza di progetto per finanziare e realizzare, con il concorso del capitale privato", le infrastrutture pubbliche e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale.

ad imporsi sul mercato italiano delle infrastrutture viarie ed autostradali e come quelle finora attivate si segnalino per i lunghi tempi delle relative procedure.

Di ciò era stato offerto esempio con la dettagliata esposizione delle procedure relative ai collegamenti viari Orte-Mestre, Catania-Ragusa, Porto di Ancona-grande viabilità, S. Vittore-Bojano-Campobasso e Caianello-Benevento-A14, nonché quelle relative all'adeguamento e messa a norma degli impianti delle gallerie del Compartimento della Regione Lombardia; iniziative queste, nessuna delle quali in pratica è stata portata a termine.

E si era concluso come la causa dei ritardi sia da individuare nell'estrema complessità del procedimento di scelta del promotore, per di più seguito, una volta concluso, dall'ulteriore procedimento concorsuale finalizzato alla scelta del concessionario cui è demandata la realizzazione dell'opera.

Al fine di ovviare a tali difficoltà l'autorità governativa ha proceduto – come pure era stato anticipato nella precedente Relazione - all'emanazione di un terzo decreto correttivo di semplificazione del relativo procedimento, con la previsione, come si è accennato più indietro (§ 1.2), di un'unica gara per la scelta del promotore, cui è demandato di sviluppare il progetto preliminare dell'opera sulla base di uno studio di fattibilità predisposto dall'amministrazione; progetto da sottoporre successivamente ad una conferenza di servizi aperta a tutti i soggetti interessati ed alla valutazione di impatto ambientale.

Tutto ciò premesso, si segnala che nel mese di aprile 2008 ANAS ha proceduto a dichiarare il pubblico interesse - con individuazione del soggetto promotore che avrà il diritto di prelazione nella successiva fase di gara - relativamente alle seguenti iniziative:

- a) collegamento viario del porto di Ancona con la grande viabilità;
- b) collegamento viario Ragusa-Catania;
- c) collegamento viario Caianello-Benevento.

Per le suddette iniziative si è proceduto ad inviare il progetto preliminare alla struttura tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e si è provveduto alla pubblicazione delle parti variate del progetto del promotore per l'aggiornamento della procedura VIA per la successiva approvazione da parte del CIPE.

Per quanto riguarda il collegamento viario San Vittore-Bojano-Campobasso

tutte le attività successive alla individuazione del promotore, avvenuta nel mese di aprile 2008, saranno svolte dalla società Autostrada del Molise, appositamente costituita e partecipata pariteticamente da ANAS e Regione Molise.

Sempre nel mese di aprile 2008 ANAS ha proceduto a dichiarare il pubblico interesse, con individuazione del soggetto promotore, per l'adeguamento, la messa a norma e la successiva gestione degli impianti delle gallerie del Compartimento della Lombardia.

Al riguardo si segnala che nella successiva fase di gara non sono pervenute offerte da parte dei soggetti invitati, talché il promotore è risultato aggiudicatario della concessione.

In attuazione, poi, della nuova normativa introdotta con il predetto terzo decreto correttivo del codice dei contratti pubblici sono stati presentati ad ANAS, ai sensi dell'art. 153, comma 19, del D.Lgs. 163/2006, gli studi di fattibilità aventi ad oggetto il collegamento autostradale tra l'A1 (Capua), l'aeroporto di Grazzanise e la direttrice Domitiana.

A seguito di tali proposte, ANAS nel mese di dicembre 2008 ha proceduto all'aggiornamento del *Masterplan*, prevedendo, tra le iniziative da realizzare con il sistema del *project financing*, i seguenti ulteriori interventi:

- a) collegamento autostradale Ferrara (A13)-Porto Garibaldi;
- b) collegamento autostradale tra l'A1 (Capua), l'aeroporto di Grazzanise e la direttrice Domitiana;
- c) collegamento autostradale Grosseto-Fano, tratta Arezzo-Fano.

Di seguito si riferisce sullo stato degli interventi già attivati.

Passante autostradale di Mestre

Come riferito in altra parte della Relazione, in data 1° marzo 2008, in attuazione dell'art. 2, comma 290, della Legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008), è stata costituita la società mista tra l'Anas S.p.A. e la Regione Veneto denominata Società Concessioni Autostradali Venete S.p.A. – CAV S.p.A.

Con delibera CIPE n. 24 del 27 marzo 2008 e conseguente D.I. dell'11 aprile 2008, registrato dalla Corte dei Conti in data 7 maggio 2008, è stato approvato il disciplinare, sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture ed Anas in attuazione della delibera CIPE n. 3/2007, recante la regolamentazione della concessione, in favore di Anas, della realizzazione e gestione del Passante autostradale di Mestre, nonché del subentro e la gestione delle tratte

autostradali in concessione alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova Spa a partire dalla data di scadenza delle concessione fissata al 30 novembre 2009.

Il cennato disciplinare prescrive all'art. 13 che, una volta completati i lavori di costruzione del Passante Autostradale di Mestre, ovvero scaduta la concessione assentita alla società delle Autostrade di Venezia e Padova Spa, la società mista Costruzioni autostrade Veneto (CAV), costituita tra ANAS e la Regione Veneto, subentrerà alla stessa ANAS, in applicazione del disposto di cui all'art. 2, comma 290, della L. 244/2007, in qualità di concessionario.

In attuazione delle predette previsioni normative è stata sottoscritta in data 20 novembre 2008, la convenzione tra Anas e la CAV per regolamentare la concessione della gestione, ivi compresa la manutenzione ordinaria e straordinaria, del Passante Autostradale di Mestre, nonché delle tratte autostradali assentite alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova, la cui concessione verrà a scadenza in data 30 novembre 2009.

La convenzione tra Anas e CAV, a seguito delle integrazioni richieste dal MEF, è stata nuovamente sottoscritta in data 30 gennaio 2009 ed è stata approvata con D.I. n. 81 del 4 febbraio 2009.

Collegamento viario S. Vittore-Bojano-Campobasso

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

Collegamento viario tra il Porto di Ancona e l'Autostrada A14

In sede di selezione del promotore per la realizzazione dell'opera ai sensi dell'art. 152 e seguenti del d.lgs. 163/2006, la competente Commissione, a conclusione dei propri lavori ha proceduto all'individuazione dell'offerta più favorevole e nella seduta del 23 aprile 2008 il Cda di ANAS ha deliberato l'approvazione dell'intera procedura.

Il promotore prescelto ha in tal modo acquisito il diritto di prelazione nella successiva fase di gara per la selezione del concessionario, da bandire secondo i criteri di cui all'art. 155 del d.lgs.163/2006. Contro l'anzidetta deliberazione una delle concorrenti ha presentato ricorso al TAR del Lazio, attivando in tal modo il giudizio, tuttora pendente.

ANAS, dal canto suo, ai sensi dell'art. 175 del menzionato d.lgs. ha provveduto a promuovere la procedura VIA e di localizzazione urbanistica, trasmettendo il progetto preliminare a tutti gli enti interessati (Ministero delle infrastrutture, dell'Ambiente, dei Beni culturali, ecc.) per la successiva approvazione da parte del CIPE, il quale dovrà deliberare anche in merito allo stanziamento degli eventuali contributi previsti (tempo stimabile in circa sei/sette mesi).

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

Collegamento viario Orte-Mestre

Dopo l'intervenuta modifica del progetto preliminare, come da richiesta del promotore, nel gennaio 2008 il TAR del Lazio si è pronunciato sul ricorso presentato da una società concorrente avverso la deliberazione del Cda di ANAS con la quale, nell'aprile 2004, era stata dichiarata l'assenza del pubblico interesse relativamente alla proposta presentata nel dicembre 2003 da quest'ultima società per la realizzazione della E55 "Nuova Romea", ossia del solo tratto finale dell'intero tracciato Orte-Mestre.

Da ultimo, peraltro, con una sentenza del giugno 2008, il TAR del Lazio ha accolto il ricorso prodotto nel 2004 dalla *newco* costituita da una "cordata" veneto-emiliana (comprendente gestori autostradali, banche e società di progettazione) contro la deliberazione di ANAS che aveva dichiarato di pubblico interesse il progetto concorrente presentato da altro gruppo imprenditoriale. A seguito di che l'intera procedura, e con essa l'iniziativa di *project financing*, è stata azzerata.

E' in corso il riavvio della procedura VIA per la successiva approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE.

Collegamento viario Caianello-Benevento

In data 14 gennaio 2008, per l'espletamento delle attività di valutazione delle proposte presentate, è stata costituita una Commissione - composta da sei membri di cui uno nominato dalla Regione Campania -, la quale, a conclusione dei lavori istruttori per la valutazione delle proposte svolte nel corso delle sedute, ha operato la scelta della proposta più conveniente sulla base dei criteri indicati nell'avviso indicativo e su tale base nella seduta del 23 aprile 2008 il CdA di Anas ha approvato l'intera procedura.

Peraltro ANAS, discostandosi dalle conclusioni della Commissione in quanto ritenute difformi dal piano economico-finanziario, ha proceduto ad alcune modifiche riguardanti i punteggi, modifiche accettate dal Promotore.

Su questo progetto non pendono ricorsi né contenziosi.

Collegamento Ragusa-Catania

In data 20 febbraio 2009 si è provveduto alla pubblicazione delle parti variate del progetto, con ripubblicazione del progetto del Promotore, in quanto divergente da quello di ANAS, dopo di che la proposta del Promotore dovrà essere portata all'approvazione del CIPE e successivamente ANAS provvederà alla pubblicazione del bando di gara per la selezione del concessionario.

Su questo progetto non pendono ricorsi né contenziosi.

Adeguamento e messa a norma degli impianti delle gallerie del Compartimento della Lombardia

Alla fine di maggio 2009 doveva ancora essere sottoscritta la convenzione di concessione con una società appositamente costituita.

4.10. Il servizio di manutenzione delle strade

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

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

V'è inoltre da tener presente che:

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

La struttura organizzativa, in particolare, appare articolata in modo eterogeneo e non sempre coerente con i flussi di traffico ed è caratterizzata da un coordinamento centrale dei Compartimenti, da un limitato utilizzo della flessibilità lavorativa e da una distribuzione geografica dell'organico non coerente con l'effettivo fabbisogno.

Inoltre è assente un monitoraggio della domanda, mancano gli strumenti di contabilità industriale e di monitoraggio dell'efficacia del servizio erogato, senza dire che l'attuale modello organizzativo appare estremamente differenziato tra i vari compartimenti.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

e funzione amministrativa si tradurrebbe in un sicuro beneficio per la relativa attività gestionale.

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

4.11. Sicurezza stradale

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

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

In questo senso la Società è attivamente impegnata per:

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

Particolarmente mirati sono stati, infine, i progetti per il miglioramento della sicurezza stradale in caso di nebbia²² e quelli per una più organica e corretta gestione della manutenzione invernale²³:

²² Uno studio particolare è stato dedicato al fattore nebbia del *Fog Alert Project* (Infonebbia), che è il risultato di una collaborazione di ANAS e del Centro Ricerche della Fiat. Il progetto prevede fra l'altro lo sviluppo di nuove tecnologie come guide luminose e sensori/servizi *on board* di informazione per i guidatori. L'ANAS detiene due brevetti derivati dal progetto Infonebbia: uno per il sistema di identificazione della visibilità, l'altro relativo al sistema di monitoraggio e di valutazione dei flussi.

²³ La Società è da sempre impegnata a garantire la mobilità durante la stagione invernale con la predisposizione di dettagliati piani neve e mediante la sperimentazione di avanzati sistemi capaci di garantire interventi sempre più tempestivi ed efficienti attraverso il costante monitoraggio ambientale e meteorologico; nonché con sistemi computerizzati di stoccaggio dei cloruri, capaci di velocizzare la distribuzione, garantendo tempi rapidissimi di caricamento dei mezzi spargitori, ed attraverso il controllo remoto della flotta dei mezzi impegnati, della loro dislocazione e del loro stato di esercizio e di efficienza.

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

4.12. Sicurezza nei cantieri (d.lgs. n. 81/2008)

Il decreto legislativo 81/2008, meglio noto come testo unico sulla sicurezza, è stato emanato in attuazione della legge 123/2007, recante delega al Governo sul riassetto e la riforma delle vigenti disposizioni in materia di salute e sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro.

Gli ambiti di applicazione del t.u. sono tutti i luoghi di lavoro in cui sono presenti lavoratori dipendenti ovvero lavoratori ad essi assimilati, talché esso trova puntuale applicazione nei cantieri stradali, e ciò sia in via diretta, nel caso in cui essi sono sotto la diretta esecuzione di ANAS, sia in via indiretta, nella forma dell'obbligo di monitoraggio e verifica, per i cantieri aperti dalle imprese appaltatrici.

I principali soggetti che a diverso titolo sono destinatari delle suddette norme sono: il datore di lavoro, il dirigente preposto, gli addetti al servizio di prevenzione e protezione (ASPP), il responsabile del servizio di prevenzione e protezione (RSPP), il medico competente, i lavoratori ed il loro rappresentante (RLS).

Il decreto legislativo in questione conferma il ruolo centrale che svolge il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco attraverso l'assolvimento di uno dei suoi compiti

istituzionali: la prevenzione incendi. Tale aspetto, peraltro presente anche nelle norme degli anni '50 (DPR 547/55, abrogato dal D.Lgs 81/2008), viene ribadito dal titolo IV del citato T.U. con l'obbligo, penalmente sanzionato, di richiedere al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco competente per territorio il preventivo esame dei progetti e la visita di sopralluogo, rispettivamente prima di realizzare l'attività e prima di metterla in esercizio.

A fronte di tale normativa, nel corso del 2008 la Società ha istituito il Servizio Ambiente, Sicurezza e Salute, espressamente competente per la sicurezza nei cantieri, ed l'Unità centrale di coordinamento della sicurezza, quest'ultimo competente anche per la sicurezza degli immobili e del Centro di Cesano, nominandone i rispettivi responsabili.

Si rende ora quanto mai necessario ed urgente provvedere alla creazione di appositi modelli organizzativi ed alla formazione di uno *staff* di esperti nella materia.

Tali esigenze hanno costituito oggetto di un'apposita audizione dei due anzidetti responsabili da parte del Collegio Sindacale nella seduta del 30 marzo 2009, come da relativo verbale.

A fronte degli elevati rischi e delle relative responsabilità che la materia presenta, è della massima urgenza che la Società ponga mano alla creazione di una valida struttura operativa, a ciò appositamente formata, rispondente a precostituiti modelli organizzativi, che non possono esaurirsi nella semplice istituzione delle due anzidette strutture centrali e nella nomina dei rispettivi responsabili, ma da un lato devono interessare le varie sedi territoriali e dall'altro postulano l'accertamento presso queste ultime, attraverso un'adeguata attività ispettiva, del concreto seguito dato ai precetti di legge ed alle direttive aziendali in materia.

4.13. Adempimenti connessi alla legislazione antimafia

Preliminarmente si richiama quanto riportato nelle precedenti relazioni²⁴ sulla disciplina normativa della materia e sulle criticità rilevate, consistenti nella mancata acquisizione da parte dei responsabili del procedimento, in occasione del pagamento dei singoli SAL, della documentazione relativa agli adempimenti imposti dall'art. 10 *sexies* della legge 575/1965, dall'art. 4 del dlgs 490/1994 – cui è seguita la nota del Ministero dell'interno n. 559/LEG/240/514.3 del 14.12.1994 - e successivamente dall'art. 10 del DPR 252/1998.

²⁴ Si veda in particolare quanto riportato nel § 4.8. della Relazione sull'esercizio 2006.

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

Nel corso del 2008 è proseguita l'iniziativa, avviata dalla Società nel 2004, di collaborare con le locali Prefetture nella stesura e nell'applicazione, d'intesa con le forze di Polizia, di appositi "protocolli di legalità" al fine di prevenire, o quanto meno ridurre, il pericolo di infiltrazioni malavitose nei pubblici appalti e nei cantieri stradali.

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

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

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

L'istituzione di tale Unità ha portato allo scioglimento dell'Unità di Missione appositamente costituita con disposizione n. 141 del 9 novembre 2007 e sulla cui attività la Corte ha riferito nella precedente Relazione (§ 3.17).

A gennaio 2009 il C.d.A. ha approvato l'avvio delle procedure per partecipare alla sperimentazione del progetto SI.CE.ANT. (sistema di Certificazione Antimafia), inizialmente tramite gli uffici di Roma, Napoli e Catania, inizialmente con la collaborazione delle sole prefetture, grazie al quale gli stessi