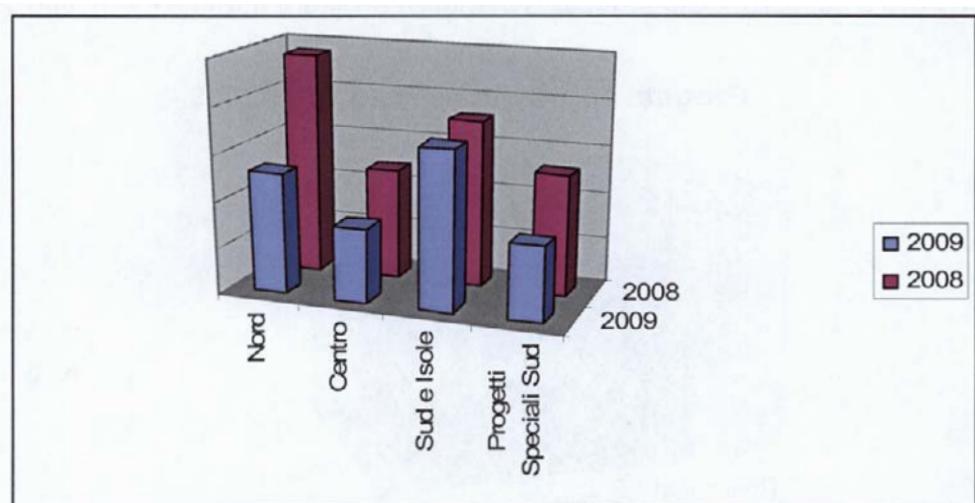
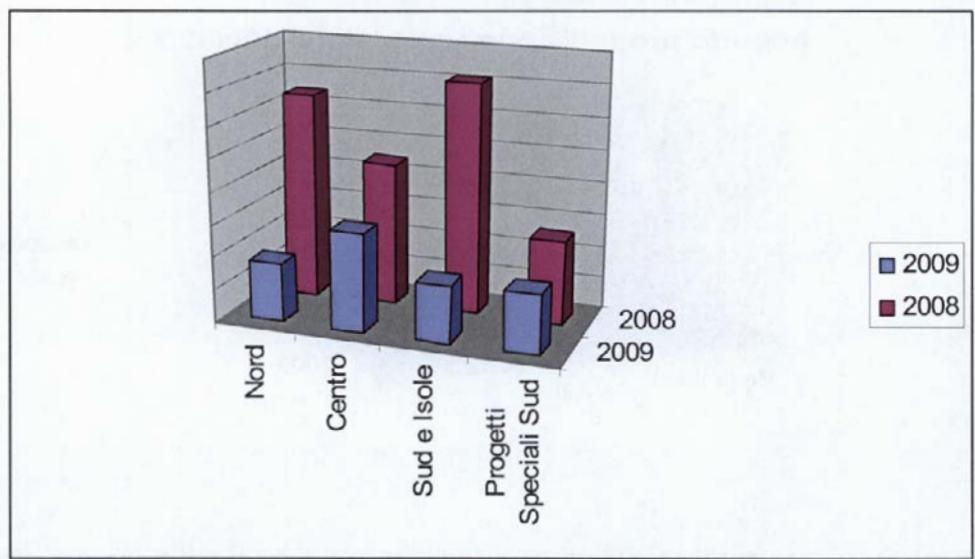


La diminuzione ha riguardato tutti gli stati dei progetti evidenziando però una sensibile riduzione (da 26 nel 2008 a 13 nel 2009) dei definitivi.

Con specifico riferimento alle aree geografiche interessate, si evidenzia che il più sensibile decremento si è registrato al nord, lì dove si è passati da 24 progetti del 2008 a 13 del 2009, in quanto gli stanziamenti programmati da ANAS in virtù della legge obiettivo e dei fondi regionali hanno riguardato principalmente il sud.



Importo progetti approvati biennio 2008-2009



Area geografica	Progetti 2009	Importi 2009	Progetti 2008	Importi 2008
Nord	13	910	24	3.213,8
Centro	8	1.519	12	2.220,2
Sud e Isole	17	871	18	3.552,2
Progetti Speciali Sud	8	913	13	1.295,7
Totali	46	4.213	67	10.281,9

5.1.2. *Le attività tecniche del 2009*

Nel corso del 2009 sono state svolte 132 attività su interventi a vari livelli di avanzamento progettuale, per un valore complessivo di 26.779 milioni di euro.

5.1.3. *Gli interventi approvati*

Durante l'anno 2009, la Direzione Centrale Progettazione, ha proposto per l'approvazione n. 36 progetti per un importo complessivo di 4.097 milioni di euro.

In particolare le progettazioni approvate dal Consiglio di Amministrazione sono state n. 18 per un importo complessivo pari a 3.566 milioni di euro.

5.1.4. *Studi Trasportistici e Studi di Fattibilità*

Per quanto riguarda la redazione di studi di fattibilità, pianificazione e studi trasportistici, nel 2009 sono state sviluppate le seguenti attività:

- Redazione relazione trasportistica e definizione alternative progettuali della S.S. 16 nelle Regioni Marche-Abruzzo-Molise-Puglia (fino a Foggia);
- Raccordo Autostradale Salerno – Avellino. Studio trasportistico finalizzato al Piano Finanziario ed all'analisi Benefici Costi di diverse ipotesi di tracciato e di pedagiamento;
- Studio trasportistico e relativa analisi dei ricavi a base piano del Piano Finanziario della Nuova Pontina (attività service Autostrade per il Lazio) e della Pedemontana Piemontese (attività di service per Autostrade per il Piemonte);
- Impostazione e presentazione progetto TEN - T - Studio Di Fattibilità di un Sistema di Trasporto Multimodale per l'accessibilità all'Aeroporto di Fiumicino;
- Istruttorie di proposta di Project Financing per Campogalliano Sassuolo e per il collegamento Ferrara – lido Ferrara;
- S.S. 260 lotto 0 – Studio di fattibilità collegamento aeroporto - Caserma G.d.F. e completamento;
- Studio di fattibilità del Corridoio Intermodale Pontino – Nodo di Roma – Tratta Tor dè Cenci – A12;
- Analisi dei traffici per il dimensionamento della pavimentazione del Raccordo Siena Firenze;
- S.S. 1 - Svincoli di Rieti - Studio dei traffici per il dimensionamento degli svincoli e analisi del rumore;
- S.S. 268 - Svincolo di Angri - Analisi Costi Benefici;
- S.S. 1 - Nuova Aurelia - Variante all'abitato di Sanremo - Studio dei traffici

attraibili dall'infrastruttura e dimensionamento svincoli;

- PON 2007 – 2013 - Analisi trasportistica e Costi Benefici su alcune infrastrutture in progettazione;
- S.S. 67 riclassificazione S.P. 34 e variante all'abitato di Vallina (Ponti sull'Arno);
- Analisi dei traffici per la variante alla S.S.14 "Triestina" nei pressi di San Donà di Piave
- Piano Economico Finanziario – Definizione degli itinerari pedagiabili direttamente ed indirettamente sulla rete ANAS;
- Istruttoria studio di traffico relativo allo studio di fattibilità "Realizzazione e gestione della variante alla S.S. 16 nel tratto compreso tra Bari e Mola di Bari";
- Analisi dei flussi di traffico su itinerari stradali ANAS (A3 Salerno-Reggio Calabria, Superstrada Bari-Lecce, Autostrada Catania-Siracusa, GRA, Autostrada Roma-Fiumicino);
- Studio Fattibilità e progetto preliminare sistema di trasporto multimodale integrato per l'Aeroporto di Fiumicino;
- Istruttoria studio trasportistico S.S. 38 – I lotto – II stralcio, Variante di Morbegno (dallo sv. di Cosio allo sv. di Tartano) – Progettazione definitiva;
- Istruttoria studio trasportistico progetto preliminare delle complanari e relative connessioni infra-extra G.R.A. tra le uscite n° 18 Via Casilina e n° 17 Tor Bella Monaca e del Centro Integrato Magliana – Pescaccio.

5.1.5. **Gare avviate**

Durante l'anno 2009 sono state pubblicate 13 gare per la realizzazione di opere di competenza della Direzione Centrale Progettazione tramite appalto lavori e prestazione integrata, per un importo a base d'appalto complessivo di 1.576 milioni di euro.

Nel corso del 2009 ANAS ha bandito gare per un complessivo importo di 1.721 milioni di euro, manifestando un netto calo rispetto all'esercizio precedente (2.745 milioni di euro).

Bandi di Gara – Direzione Generale

(in milioni di euro)

	2009		2008	
	N.	Importo	N.	Importo
Rif. Contratto programma 2007	0	0	-	-
Rif. Contratto programma 2008	4	116	27	924
Rif. Contratto programma 2009	11	410		
Rif. Legge Obiettivo	5	1.195	10	1.821
Altro	0	0	-	-
Totali	20	1.721	37	2.745

Quanto alle gare aggiudicate, queste hanno riguardato, anche nel 2009, fondi derivanti da diversi tipi di finanziamento ed in particolare la Legge Obiettivo (n. 7 per 1.277 milioni di euro), il Contratto di programma 2008 (n. 13 per 477 milioni di euro) il contratto di programma 2007 (n. 3 per 151 milioni di euro) ed altre (n. 1 per 14 milioni di euro).

Gare aggiudicate nel biennio 2008-2009

(in milioni di euro)

	2009		2008	
	N.	Importo	N.	Importo
Rif. Contr. programma 2007	3	151	14	491
Rif. Contr. Programma 2008	13	477	4	51
Rif. Contr. Programma 2009	0	0		
Rif. Legge Obiettivo	7	1.277	4	87
Altro	1	14	9	776
Totali	24	1.920	31	1.404

5.1.6. Procedure di gara e contrattualizzazione

Nel corso del 2009 sono state bandite oltre 1,7 mld/euro di gare, che confermano ANAS una delle prime stazioni appaltanti del Paese per importi messi in gara. Nel periodo di riferimento sono stati pubblicati anche due bandi di gara per affidamenti di finanza di progetto.

È stata sottoscritta, inoltre la convenzione per un intervento di finanza di progetto relativo all'affidamento in concessione delle attività di progettazione e realizzazione degli interventi di riqualificazione, adeguamento e messa a norma degli impianti tecnologici installati all'interno delle gallerie della rete stradale di competenza del Compartimento ANAS della viabilità della Lombardia e successiva loro gestione (235 milioni di euro).

Anche i compartimenti distribuiti sul territorio svolgono attività di appalto riferita principalmente ai lavori di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria. L'argomento è trattato nell'ambito delle attività relative all'esercizio della rete.

I contratti e/o gli atti aggiuntivi stipulati nel 2009 sono stati 76 per un totale di i 1.406 milioni di euro e con un forte decremento rispetto al 2008 (80 contratti per 1.150 milioni di euro).

Contratti stipulati nel biennio 2008-2009

(in milioni di euro)

	2009		2008	
	N.	Importo	N.	Importo
Contratti	23	1.058	15	850
Atti aggiuntivi	53	348	65	300
Totali	76	1.406	80	1.150

5.1.7. Realizzazione delle nuove costruzioni

Alla Direzione Centrale Nuove Costruzioni compete la gestione dell'intera fase di realizzazione e controllo delle nuove opere attraverso un processo funzionale operativo; l'attività svolta nel corso del 2009 ha consentito di gestire l'avanzamento dei lavori appaltati compresi quelli contrattualizzati con affidamento a General Contractor, di rispettare la programmazione prevista nella esecuzione dei lavori, di risolvere le criticità costituite dalle rescissioni contrattuali e riavviare, tramite riappalto, l'esecuzione dei lavori fermi nonché di intensificare le attività di controllo sui lavori in corso di esecuzione.

5.1.8. Cantieri in corso, consegnati ed ultimati nel 2009

Alla data del 31 dicembre 2009 lo stato dei cantieri si presentava come dalle tabelle seguenti:

Lavori in corso al 31.12.2009

(in milioni di euro)

Tipologie	Nº cantieri aperti	Importo lavori
Nuove opere (*)	120	8.842
Manutenzione straordinaria	204	256
Interventi di sicurezza stradale (**)	0	0
Totali	324	9.098

(*) Dati aggiornati a seguito revisione presso compartimenti regionali da parte della Direzione Centrale Nuove Costruzioni.

(**) Gli interventi di sicurezza stradale sono una tipologia di opere già ricomprese nelle altre due categorie (nuove opere ed MS). Risultano comunque n. 38 interventi per un importo pari a €/mln 53.

Nel corso del 2009, la fase esecutiva dei lavori è stata oggetto di monitoraggio da parte dei Responsabili d'Area.

L'attività svolta ha portato all'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione di 65 perizie di variante, per un importo complessivo suppletivo di 201 milioni di euro, mentre da parte dei Responsabili del Procedimento, previa autorizzazione

della Direzione Centrale Nuove Costruzioni, sono state direttamente approvate 28 Perizie di Variante con un importo suppletivo complessivo di 1,15 milioni di euro.

La tabella successiva fornisce i dati in percentuale di avanzamento dei cantieri in attività al 31 dicembre 2009 facendo riferimento alla suddivisione per aree geografiche.

Avanzamento lavori nuove costruzioni al 31.12.2009

(in milioni di euro)

Area geografica	Importo progetti			% Avanzamento	
	N.	Totale	Di cui lavori	Importo	%
Nord	33	1.547,49	1.244,37	450,83	36%
Centro	34	1.396,66	1.099,76	606,57	55%
Sud	53	6.543,79	5.514,38	1.677,11	30%
Totali	120	9.487,94	7.858,50	2.734,51	35%

5.2 Attività di ANAS per la gestione della rete

5.2.1. Esercizio e coordinamento del territorio

La Società attraverso la Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio adempie agli obblighi istituzionali di assicurare "la manutenzione delle rete, la sicurezza della circolazione e la tutela del patrimonio stradale, garantendo la sorveglianza e il tempestivo intervento su strade e autostrade in gestione diretta, attraverso il coordinamento e l'indirizzo degli Uffici Periferici e in coerenza con gli indirizzi e le politiche aziendali".

Per lo svolgimento dei servizi di gestore della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale, ANAS riceve annualmente un corrispettivo dallo Stato; in particolare, nel 2009, l'ammontare del corrispettivo di servizio per manutenzione ordinaria è stato determinato in 221 milioni di euro (iva esclusa) per l'intera rete di 22.000 km, resi tutti disponibili fin dal 1° gennaio 2009, mentre l'ammontare del contratto di programma per i progetti della manutenzione straordinaria è stato di 490 milioni di euro (iva esclusa), resi disponibili da settembre 2009, ossia per i lavori tipici della gestione stradale, ricadendo nella stagione sfavorevole con conseguente rinvio della spesa reale all'esercizio annuale successivo.

Di seguito, sono riportate le tabelle riepilogative delle attività di Manutenzione Ordinaria e di Manutenzione Straordinaria svolte nel corso del 2009 ed il confronto con i dati dell'anno 2008.

(importi in milioni di euro)

MANUTENZIONE ORDINARIA				
TOTALE NAZIONALE	al 31.12.2008		al 31.12.2009	
	N°	Importo	N°	Importo
Bandi di gara	721	295,33	469	126,06
Affidamenti a gara	762	165,01	538	156,33
Affidamenti diretti	1.697	28,14	957	23,30
Interventi consegnati	2.030	185,03	1.501	175,96
Interventi in produzione	2.388	132,22	1.925	548,03

(importi in milioni di euro)

MANUTENZIONE STRAORDINARIA				
TOTALE NAZIONALE	al 31.12.2008		al 31.12.2009	
	N°	Importo	N°	Importo
Bandi di gara	256	286,30	268	352,58
Affidamenti a gara	350	213,20	316	240,64
Affidamenti diretti	150	1,26	184	8,61
Interventi consegnati	448	169,09	471	242,08
Interventi in produzione	527	177,84	570	156,29

Nel 2009 si è avuto un generale incremento dell'attività e della capacità di spesa nel campo della manutenzione. Unica eccezione è rappresentata dai dati relativi all'area "centro" dove i valori in diminuzione sono causati dalla interruzione delle attività connesse con l'evento sismico in Abruzzo.

Il 2009 ha visto l'impegno nel consolidamento del sistema di anagrafe 'chilometro per chilometro' delle consistenze infrastrutturali di rilevanza economica e di valutazione delle quantità, e degli oneri monetari connessi, sull'intero ventaglio delle lavorazioni necessarie a mantenere il patrimonio integro e funzionale.

Nella seconda parte del 2009 è iniziato l'approfondimento per la 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.

5.2.2. *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 stesso, che è passato da annuale a triennale per alcune tipologie di lavorazioni e introduzione del carattere prestazionale per determinati servizi manutentivi.

I Compartimenti hanno beneficiato dei vantaggi indotti dai contratti triennali ed hanno visto diminuire il numero di gare da esperire e, nel 2009, sono stati in grado di razionalizzare la programmazione della spesa di Manutenzione Ordinaria.

5.2.3. *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.

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.

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

Ed è proprio l'esigenza di una sempre maggiore sicurezza sulla strada a far nascere nella Società delle preoccupazioni per la conciliazione della stessa sicurezza con l'applicazione dei rigidi limiti che il decreto anticrisi impone (d.l. n. 78/2010 convertito, con modificazioni, nella legge n. 122/2010) in materia di personale.

5.3. *Attività di ricerca e sviluppo*

Essendo ANAS il gestore primario della rete nazionale, in tale qualità è chiamato a fronteggiare problematiche sempre crescenti e con necessità sempre più pressante 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 perseguitamento 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.

Le attività di ricerca e sviluppo del gruppo ANAS sono gestite dalla Direzione

Ricerca e Nuove Tecnologie della capogruppo.

Le attività di maggior rilievo svolte nel corso del 2009 sono state le Convenzioni/Accordi Quadro con Università/Enti, il cd. " Sistema di rilievo ad alta velocità delle caratteristiche di portanza", la progettazione del "Software di gestione per la manutenzione di opere d'arte e manufatti (SOAWE)", il "Progetto per l'adeguamento sismico e diagnostico Verifiche Sismiche Aree Nord, Centro, Sud".

5.3.1. *Convenzioni/Accordi Quadro con Università/Enti*

L'ANAS ha proseguito anche nel 2009 lo stretto rapporto di collaborazione con il mondo universitario e della ricerca attraverso Convenzioni specifiche⁶.

5.3.2. *Sistema di rilievo ad alta velocità delle caratteristiche di portanza*

E' proseguito il programma di ristrutturazione che prevede l'aggiornamento di strumenti e attrezzature disponibili presso il Centro Sperimentale Stradale di Cesano (CSS) per un miglioramento dei processi di certificazione e dei servizi offerti al cliente unitamente all'acquisizione di nuove strumentazioni, per rilievo ad alto rendimento delle pavimentazioni, segnaletica, etc.

Nel 2009 si sono concluse le operazioni relative all'acquisto del TSD (Traffic Speed Deflectometer) e sono cominciate le attività di assemblaggio del mezzo.

È stata poi completata e avviata alle attività di rilievo l'apparecchiatura DELPHI per il rilievo ad alto rendimento delle caratteristiche di retroriflessione della segnaletica orizzontale. Sono stati eseguiti nel primo semestre di attività oltre 6.000 km di controlli sulla rete.

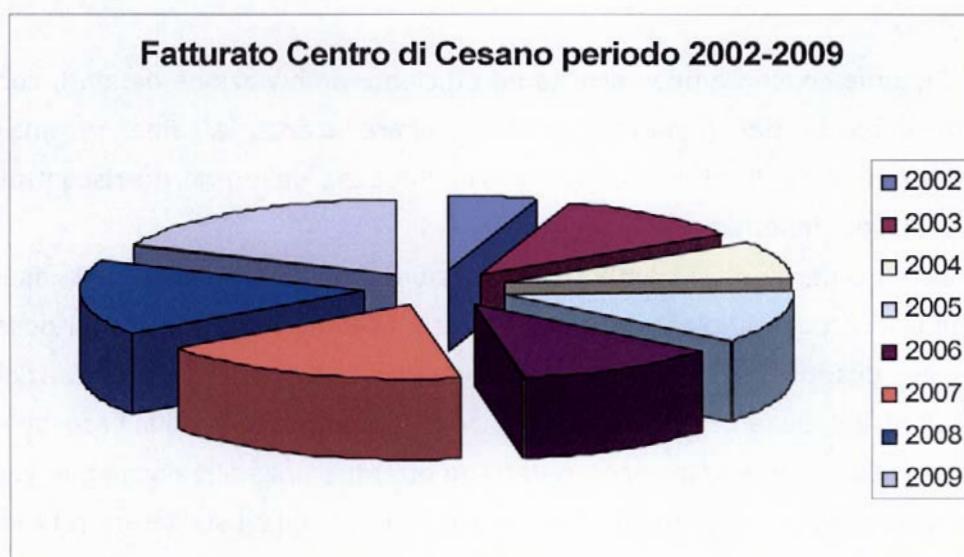
E' stata avviata una importante attività di collaborazione con altri gestori stradali per la valutazione comparata della strumentazione disponibile.

L'attività di studio e ricerca che vede coinvolto il Centro Sperimentale Stradale di Cesano (CSS) contempla anche la partecipazione a gruppi di lavoro quali comitati tecnici AIPCR nel campo di pavimentazioni, calcestruzzi, barriere spartitraffico, barriere rumore e gruppi di lavoro UNI per l'analisi e la valutazione di normative e il recepimento di norme europee.

Rispetto all'evoluzione della legislazione, in particolare quella relativa alla norme

⁶ In particolare, nell'ambito delle attività proprie dell'Unità Ricerca e Innovazione si ricordano la Convenzione ANAS – Università "IUAV" Venezia: Approfondimenti scientifici e soluzioni progettuali tipologiche per la qualità del progetto di infrastrutture stradali, con riferimento al sistema territoriale e infrastrutturale del Veneto"; la 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; la Convenzione ANAS – Università "Federico II" Napoli: La strada e l'architettura: grandi esempi e permanenze culturali. Atlante delle strade storiche.

tecniche, e allo scopo di contribuire al continuo aggiornamento dei tecnici della Società è stato stipulato un protocollo d'intesa fra ANAS ed ATECAP (Associazione Tecnico – Economica del Calcestruzzo Preconfezionato) che ha previsto iniziative congiunte finalizzate alla diffusione ai tecnici progettisti e uffici di Direzione Lavori delle previsioni di cui alle nuove disposizioni di legge attraverso attività di formazione ed informazione.



Fatturato interno del Centro di Cesano dal 2002 al 2009

Anni	Laboratori	Alto rendimento	Totale fatturato
2002	579.603,05	10.586,30	590.189,35
2003	915.638,94	354.229,40	1.269.868,34
2004	565.562,10	426.094,00	991.656,10
2005	820.714,35	517.353,35	1.338.067,70
2006	690.513,00	676.886,80	1.367.399,80
2007	768.365,85	1.335.548,20	2.103.914,05
2008	964.334,30	933.712,00	1.898.046,30
2009	1.030.045,51	1.167.316,25	2.197.361,76

Nel 2009 è proseguita la crescita dell'intero fatturato passato da 1.898.046,30 a 2.197.361,76 con un aumento del 15,77%.

5.3.3. Software di gestione per la manutenzione di opere d'arte e manufatti (SOAWE)

Nel 2009 si è conclusa la realizzazione di un sistema di gestione della manutenzione delle opere d'arte e dei manufatti ricadenti lungo le Strade Statali e le

Autostrade in gestione all'ANAS: ponti, viadotti, sovrappassi, sottopassi, tombini, gallerie artificiali e naturali, muri di sostegno, reti e barriere paramassì nonché l'archiviazione dei dati, compreso lo stato di degrado degli stessi, l'elaborazione di un metodo per la valutazione numerica dello stato di degrado che, abbinato ad una serie di schede di valutazione, consente all'ANAS di avere uno strumento utile per la programmazione della manutenzione, stabilendo attraverso parametri numerici l'importanza dell'intervento e le relative priorità tenuto conto delle risorse a disposizione.

Il Sistema consente una corretta ed efficiente archiviazione dei dati, compreso lo stato di degrado dei manufatti e delle opere d'arte, al fine di una migliore programmazione degli interventi necessari sulla base delle priorità riscontrate e delle risorse a disposizione.

Il servizio per l'accatastamento ed ispezione, mediante rilievo, delle opere d'arte, dei manufatti e degli impianti in galleria presenti lungo le strade statali della viabilità ANAS, in gestione nei vari compartimenti, finalizzato all'archiviazione delle informazioni nel Sistema di Gestione, SOAWE, è effettuato sulla base delle schede tecniche di censimento e ispezione redatte in ottemperanza alle normative vigenti.

Il costo complessivo stimato per l'esecuzione dei rilievi sull'intera rete in gestione ANAS è di circa 54 milioni di euro, da ripartirsi come investimento pluriennale.

	Importo progetto iniziale	Importo a base d'appalto	Importo affidamento
Veneto	€ 1.612.126,70	€ 1.308.547,42	€ 1.038.842,71
Umbria	€ 1.548.862,78	€ 1.256.092,38	€ 978.269,87
Calabria	€ 3.555.734,22	€ 2.920.082,10	€ 2.541.785,46

Anche nel corso del 2010 si è proceduto alla redazione dei progetti per la stessa tipologia di servizi per altre 5 Regioni.

A tutt'oggi sono in gara i servizi relativi a:

	Importo progetto iniziale	Importo a base d'appalto
Abruzzo	€ 2.487.331,45	€ 2.362.818,70
Basilicata	€ 2.252.691,62	€ 2.137.203,48
Lombardia	€ 1.706.530,11	€ 1.612.048,18
Sicilia	€ 5.799.737,67	€ 5.547.824,68
Autostrade Siciliane	€ 2.568.378,21	€ 2.440.748,28

Delle suddette gare è stata aggiudicata, in via definitiva, quella dell'Abruzzo, salvo la verifica dei requisiti ai sensi dell'art 48, comma 2, d. lgs. n. 163/2006, per l'importo offerto pari ad € 1.531.106,52.

5.3.4. *Progetto per l'adeguamento sismico e diagnostico. Verifiche Sismiche Aree Nord, Centro, Sud*

In attuazione dell'OPCM n. 3274 del 20 marzo 2003, in materia di classificazione sismica del territorio nazionale, e in accordo con la Protezione Civile, l'ANAS procede alle verifiche sismiche su opere d'arte ed edifici. I costi delle attività da svolgere sono finanziati al 50% dalla Protezione Civile e al 50% dall'ANAS.

In particolare:

	Regioni interessate	Importo a base d'appalto	Importo dell'affidamento
Area 1 nord	Piemonte, Friuli Venezia Giulia, Toscana, Marche	€ 5.642.710,00	€ 3.643.857,70
Area 2 centro	Lazio, Abruzzo, Molise	€ 6.655.204,00	€ 3.981.920,36
Area 3 sud	Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia	€ 5.276.089,00	€ 3.317.015,18

A seguito di autorizzazione ad utilizzare fondi della protezione Civile derivanti dallo stralcio di opere del Friuli Venezia Giulia, in conseguenza del federalismo amministrativo, a fronte di pari importo messo a disposizione dall'ANAS, si è proceduto nel 2009 alla redazione del progetto necessario all'espletamento delle analoghe verifiche tecniche anche per la Regione Umbria. È stata espletata nel 2010 la relativa gara che è in fase di aggiudicazione provvisoria, con un importo a base d'appalto di € 1.148.320,38. Il Servizio ha per oggetto le verifiche dei livelli di sicurezza sismica di n. 61 opere d'arte in tale Regione.

È stata ricevuta nel 2010 anche l'autorizzazione, sempre da parte del Dipartimento di Protezione Civile, ad utilizzare i ribassi delle gare già espletate e così,

ad oggi, è in esame da parte dello stesso Dipartimento Protezione Civile la documentazione utile e necessaria per la pubblicazione e l'esperimento di una gara per le verifiche dei livelli di sicurezza sismica su opere della Regione Campania e altre opere della Calabria finora non esaminate.

5.3.5. *Realizzazione del catasto stradale (Il sistema catasto strade)*

L'ANAS, in un'ottica di miglioramento e ottimizzazione della gestione delle attività interne, ha predisposto un complesso sistema catasto strade.

La prima fase di censimento del patrimonio stradale e realizzazione del Sistema di Gestione, la cui architettura è basata su una banca dati di tipo relazionale e su di un grafo di rete e da strumenti GIS, è stata conclusa.

Tutti i compartimenti hanno, quindi, a disposizione gli strumenti per la manutenzione, l'interrogazione e la visualizzazione delle informazioni di catasto mediante il modulo alfanumerico, il modulo geografico ed il modulo web per la consultazione dei dati da parte di tutta ANAS.

5.3.5.1. *Progetto del sistema di gestione della cartografia catastale ANAS*

La Società sta provvedendo alla stipula di un protocollo d'intesa con l' Agenzia del Territorio e l'Agenzia per le Erogazioni in Agricoltura (AGEA) che consentirà alla società la realizzazione di una base cartografica catastale georeferenziata e di ortofoto digitali per tutta la rete stradale ANAS.

5.3.5.2. *Attività di formazione per dipendenti impegnati in Catasto Strade*

L'Unità Viabilità e Sicurezza ha programmato e attuato un percorso formativo sugli applicativi di gestione per l'aggiornamento delle professionalità impegnate nel Sistema Catasto Strade.

Nel primo semestre del 2010 è stato eseguito il primo modulo di formazione sull'applicativo GIS ArcView 9.3; sono stati formati in totale 59 funzionari, di cui 49 professionalità provenienti dagli uffici periferici 10 professionalità dalla Direzione Generale.

Dal novembre 2010 è stato avviato il secondo ciclo di formazione relativo al modulo di gestione alfanumerico di Catasto Strade (Alice).

Il percorso formativo si concluderà con lo svolgimento del modulo relativo alle funzioni GIS avanzate il cui termine è previsto entro il primo semestre del 2011.

5.4. Attività ulteriori di ANAS

5.4.1. Contributi Comunitari

L'acquisizione e la gestione delle risorse finanziarie del bilancio dell'Unione europea, hanno continuato ad interessare nel corso del 2009 sia i fondi a gestione indiretta (risorse finanziarie che la Commissione europea trasferisce agli Stati membri e alle Regioni che a loro volta le assegnano ai beneficiari finali sulla base di programmi prioritari), sia i fondi a gestione diretta (risorse finanziarie rese disponibili dalla Commissione attraverso specifiche *call* ovvero bandi di gara).

Con riferimento ai fondi a gestione indiretta, si fa riferimento ai seguenti Programmi:

1. *Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006*, comprensivo di 38 interventi attivi per un importo totale di 1,4 mld/euro per il monitoraggio delle spese fino al 30 giugno 2009 e per l'attivazione delle operazioni di chiusura del Programma fino al 31 dicembre 2009.
2. *Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità 2007-2013*, per un importo di circa 580 milioni di euro per l'istruttoria di ammissibilità degli interventi di competenza ANAS, con l'ottenimento dei decreti di ammissibilità e con l'ottenimento del parere favorevole del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'ammissibilità a cofinanziamento degli oneri di investimento, delle spese per pubblicità e spese artistiche e delle spese per pronuncia di compatibilità ambientale per gli interventi.

Con riferimento ai fondi a gestione diretta, accanto alle attività relative alla gestione delle linee di finanziamento (contributi) già attivate si sono aggiunte le nuove attività relative al Programma Reti Transeuropee dei Trasporti (TEN-T).

Per quanto riguarda le linee di finanziamento già avviate negli anni 2001, 2007 e 2008 nel corso dell'anno sono stati incassati contributi per circa 2,6 milioni di euro a fronte dei progetti riguardanti la "SS 80 Teramo Mare 3° lotto", il Programma EasyWay Fase I, la Galleria Montecrevola e lo Studio di fattibilità e progettazione preliminare di un sistema di trasporto integrato multimodale per il miglioramento della viabilità di accesso all'Aeroporto di Roma Fiumicino.

Nel corso 2009 è stata attivata la partecipazione al bando di gara per *la linea di finanziamento ERANET* (istituita da 12 stati dell'Unione europea per l'implementazione della sicurezza stradale), attraverso il progetto di studio denominato IRDES per il quale è stato ottenuto ed incassato un finanziamento di 40 migliaia di euro.

5.5. Gestione delle licenze e concessioni

Le problematiche concernenti le licenze e le concessioni sul sedime stradale, di cui si è argomentato anche nelle precedenti relazioni, rappresenta da sempre un elemento della gestione da tenere sotto stretto controllo, in considerazione dell'alto tasso di abusivismo e, conseguentemente, di elusione del pagamento del canone. Sul punto è anche tornato il Ministro Vigilante che, nel corso dell'Assemblea di approvazione del bilancio 2009, ha indicato quale obiettivo per il 2010 proprio un maggiore impegno nella lotta all'abusivismo.

A tal fine, nel corso del 2009 ANAS ha incrementato tale azione con il progetto "censimento". Le operazioni, previste per tutto il territorio nazionale, hanno preso avvio e sono state completate relativamente al Compartimento "pilota" di Aosta, con i risultati che seguono.

<i>Accessi totale censiti 559</i>		<i>Lavorati (sui 258)</i>	<i>Accertata la sanabilità (sugli 84)</i>	<i>Fatturabili</i>
Confermati		301		301
Nuovi	258	84 (32,6%)	15	15

<i>Impianti pubblicitari totale censiti 754</i>		<i>Da non fatturare a cura di ANAS poiché in traversa interna</i>	<i>Da fatturare a cura di ANAS</i>	<i>Lavorati (sui 199)</i>	<i>Accertata la sanabilità (sui 111)</i>	<i>Accertata la non sanabilità/da rimuovere/rimossi/non leggibili/non trattabili (sui 111)</i>	<i>Fatturabili</i>
Confermati		353					353
Nuovi	401	192	199	111 (55,7%)	67	44	67

La peculiarità dell'attività avviata è che la stessa non si limita a realizzare il "censimento", inteso quale semplice conoscenza del fenomeno, ma disegna un vero e proprio modello di gestione in grado di mantenerne il controllo, attraverso un più adeguato impegno nella sorveglianza e nella rivisitazione delle procedure, specie di quelle relative all'organizzazione dell'attività sanzionatoria.

Appare quanto mai necessario proseguire sulla strada intrapresa al fine di pervenire al completo monitoraggio delle posizioni irregolari per la cui individuazione potrà giovare l'attivazione di un valido sistema informativo interconnesso con quello integrato (SAP) ormai a regime, oltreché l'implementazione di uno stretto connubio tra conoscenza del territorio e presidio di quest'ultimo. Si ritiene che proprio la mancanza di continuità nel presidio determina il rapido riconsolidarsi di una gran massa di

situazioni irregolari/abusive.

In ragione di ciò, gli sforzi devono essere concentrati nel quadro di iniziative volte a permettere miglioramenti sul fronte della conoscenza e su quello del presidio. Quanto al primo aspetto, giova la previsione, con il progetto di censimento, della copertura totale della rete. Mentre, riguardo al secondo aspetto, un pieno miglioramento gestionale e, quindi, il passo decisivo del processo di efficientamento, sarà possibile attraverso l'attivazione di un presidio completo non solo in senso tecnico-manutentivo, ma anche in senso di sorveglianza, con un controllo costante della regolarità delle "interferenze private" gravanti sulla rete e la conseguente applicazione, ad ogni accertamento di illecito, di regolamenti interni che rispecchino fedelmente le disposizioni di legge in materia di sanzioni amministrative.

Nel corso del 2009 ANAS ha dovuto altresì affrontare la questione relativa al calcolo dei canoni per accessi e impianti, messo in discussione dalle contestazioni di alcuni comitati cittadini, riprese, anche in ambiti più propriamente istituzionali, da numerose interrogazioni parlamentari.

La soluzione rapida di tale criticità, d'intesa con il Ministero Vigilante che ha costituito un apposito gruppo di lavoro finalizzato allo studio della problematica specifica, rappresenta l'unica via per riaffermare l'autonomia, riservata dalla Legge agli Enti proprietari, di determinazione dei canoni annuali, nel rispetto dei criteri di massima sanciti dal Codice della Strada e cioè la «soggezione che deriva alla strada o all'autostrada», il «valore economico risultante dal provvedimento di autorizzazione o concessione» ed il «vantaggio che l'utente ne ricava».

L'attività del gruppo di lavoro è ancora in corso ed è prevedibile, quanto auspicabile, possa raggiungere l'obiettivo entro l'anno, con una proposta in grado di rendere i canoni più aggiornati alle odierni condizioni di viabilità e traffico, più rispondenti a interessi privatistico-impreditoriali riconducibili all'infrastruttura viaria (a titolo puramente esemplificativo: grandi insediamenti commerciali che aprono l'accesso sulla Strada Statale, nuove forme di pubblicità, ecc.), più equi, nella misura in cui, effettivamente, sia possibile affinare criteri discretivi tra "piccole" e "grandi" utenze.

Il raggiungimento di un simile risultato, logicamente suscettibile di comportare un incremento dei ricavi societari, incontra però il concreto ostacolo dato dalla presenza di Enti Proprietari di strade adottanti politiche di azzeramento dei canoni per le tratte di loro competenza. A tale criticità si aggiunge anche la circostanza che la rete ANAS si presenta spesso interrotta (discontinuità funzionali nei percorsi che collegano fra loro tutte le coppie di nodi), determinando agli occhi del cittadino, una inspiegabile alternanza di aree esenti e aree soggette a canone, incoraggiando, in