# I finanziamenti disponibili

Ad oggi gli stanziamenti disponibili per la nuova autostrada Salerno-Reggio Calabria sono pari ad €/miliardi 6,09 che unitamente a quanto previsto dalla Finanziaria 2007 che ha trasferito all'Anas le risorse ex Fondo Centrale di Garanzia, garantiscono il finanziamento di tutti gli interventi finora attivati.

I finanziamenti dell'ex Fondo Centrale di Garanzia immediatamente disponibili sono pari a €/miliardi 1,05 completamente impegnati per il Macrolotto 3 dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria, in linea con quanto stabilito dalla Direttiva interministeriale, prevista dal comma 1025, Legge 296 del 27/12/2007, che disciplina le modalità di utilizzo delle risorse del soppresso Fondo Centrale di Garanzia (cfr paragrafo Ex Fondo Centrale di Garanzia).

Per la realizzazione delle tratte ancora in progettazione, per un'estesa di circa 75 Km, sono ancora necessari €/miliardi 2,7 coperti, in parte, dai fondi destinati alle infrastrutture dalla delibera assunta dal Cipe il 6 marzo 2009 pari a €/milioni 537.

# Lo stato dei lavori

Il progetto è suddiviso in 57 interventi, suddivisi in 11 Macrolotti e 46 Lotti, inclusi 4 svincoli richiesti da Regioni ed Enti Locali successivamente alla redazione dell'originario piano per l'adeguamento.

Dei 57 interventi previsti, 27 interventi sono ultimati e fruibili mentre 20 sono in corso di esecuzione. In particolare:

- 14 interventi sono in esecuzione e regolarmente cantierati; l'apertura al traffico è prevista progressivamente entro il 1° semestre del 2012;
- 3 interventi sono appaltati e in fase di accantieramento, per un importo di oltre €/miliardi 1,2 (lavori di adeguamento del 3° Macrolotto, parte 1 dal km 139+000 al km 148+000; lavori di adeguamento del 3° Macrolotto – parte 2 dal km 153+400 al km 173+900; lavori di adeguamento del 3° Macrolotto, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000);
- 3 interventi sono in fase di gara, per un importo di oltre €/milioni 230 (tratto compreso tra il km 148+000 al km 153+400; tratto compreso tra i km. 369+800 e il km 378+500; Svincolo di Rosarno dal km 382+475 al km 383+100).

I restanti 10 interventi sono in fase di progettazione; le relative procedure di gara potranno essere avviate entro la fine del 2011.

In sintesi, dei 443 Km dell'intero tracciato dell'Autostrada SA-RC, circa 374 Km, pari a circa il 84,7%, sono caratterizzati da lavori ultimati o in fase di esecuzione. Nel dettaglio, circa 194 km sono ultimati e fruibili (il 42% dell'intero tracciato) e circa 180 km sono in corso di esecuzione. I restanti 73 km (16,5% del tracciato) sono in avanzata fase di progettazione.

## La Statale "Jonica"

La Statale "Jonica", arteria che collega Taranto a Reggio Calabria, ha un'estensione complessiva di 491 chilometri di cui 39 chilometri nella Regione Puglia, 37 chilometri nella Regione Basilicata e 415 chilometri nella Regione Calabria.

L'intero tratto ricadente nella Regione Puglia (Km. 39) è stato interamente adeguato con l'ampliamento a quattro corsie e spartitraffico centrale (Tipo III CNR).

Nella Regione Basilicata è stato eseguito l'adeguamento a quattro corsie (Tipo III CNR) di 33 chilometri mentre è in fase di gara l'appalto dei restanti 4 chilometri.

Nella Regione Calabria l'ANAS ha realizzato l'adeguamento a quattro corsie (Tipo III CNR) di circa 12 chilometri, al confine con la Regione Basilicata, mentre è in corso l'adeguamento in corrispondenza degli abitati di Roccella Ionica.

Per la restante parte della SS 106 "Jonica", ricadente nel territorio della regione Calabria, è previsto l'adeguamento con sezione del tipo B delle norme di cui al D.M. 5.11.2001.

L'integrazione della nuova "Jonica" con l'Autostrada Salerno - Reggio Calabria sarà conseguita con la realizzazione di trasversali di collegamento, già in parte in corso di esecuzione come la "Trasversale "delle Serre". Gli interventi previsti per la realizzazione della "nuova Jonica" fuori sede nella regione Calabria, sono costituiti da 12 Megalotti, di cui 10 da affidare e 2 già affidati a Contraente Generale e da 2 appalti integrati per un investimento totale stimato di circa €/miliardi 15.

## Lo stato dei lavori

Al 31/12/2009 la situazione dei lavori risulta la seguente.

- 6 appalti per un valore totale (importo lordo di progetto) di €/miliardi 1,47 sono in corso di esecuzione;
- un lavoro è posto sotto sequestro dall'autorità giudiziaria dall'anno 2008 per un valore totale (importo lordo di progetto) di €/milioni 132;

Sono in corso di progettazione interventi per €/miliardi 0,30, mentre si prevedono di appaltare nel corso dell'anno 2010, n° 6 interventi per un importo complessivo lordo €/miliardi 1,33 tra cui i lavori costruzione del 3° megalotto della SS106 Jonica, dall'innesto con la SS534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000).

DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

# Attività di Anas per la gestione della rete

#### Esercizio e coordinamento del territorio

ANAS, 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 €/milioni (iva esclusa) 221 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 €/milioni (iva esclusa) 490, 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. In questo quadro, appare rimarchevole quanto le strutture dell'ANAS hanno potuto comunque realizzare relativamente al trattamento del patrimonio esistente.

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 €	/mil	ioni
CONTRACTOR OF THE PARTY OF THE	19.50	211	100

MANUTEI	NZIONE O	RDINARIA		
TOTALE NAZIONALE	al 31	1.12.2008	al 31.12.2009	
TOTALL NAZIONALL	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

MANUTENZI	ONE STR	RAORDINARIA	A		
TOTALE NAZIONALE	al 3	1.12.2008	al 31.12.2009		
TOTALL NAZIONALL	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	

Di seguito si riportano delle tabelle riepilogative delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria svolte nel corso del 2009 ed il confronto con dati 2008 suddivise per aree geografiche:

importi in €/milioni

MANUTENZIONE ORDINARIA						
AREA NORD	al 31.1	12.2008	al 31.12.2009			
AREA NORD	N°	Importo	N°	Importo		
Bandi di gara	193	80,10	170	53,05		
Affidamenti a gara	222	45,15	170	54,95		
Affidamenti diretti	272	10,43	190	. 4,61		
Interventi consegnati	432	51,58	372	60,03		
Interventi in produzione	752	43,29	524	40,73		

MANUTENZIONE STRAORDINARIA						
AREA NORD	al 31.	12.2008	al 31.12.2009			
AREA NORD	N°	Importo	N°	Importo		
Bandi di gara	95	95,50	83	162,34		
Affidamenti a gara	96	69,61	114	119,42		
Affidamenti diretti	36	0,35	100	3,33		
Interventi consegnati	102	52,30	202	129,91		
Interventi in produzione	122	56,59	179	62,11		

MANUTENZIONE ORDINARIA						
AREA CENTRO	al 31.1	2.2008	al 31.12.2009			
AREA CENTRO	N°	Importo	N°	Importo		
Bandi di gara	250	90,71	125	31,98		
Affidamenti a gara	257	61,24	165	41,27		
Affidamenti diretti	795	11,05	624	15,06		
Interventi consegnati	943	72,55	772	53,96		
Interventi in produzione	914	50,25	875	49,34		

MANUTENZIONE STRAORDINARIA					
AREA CENTRO	al 31.1	12.2008	al 31.12.2009		
	N°	Importo	N°	Importo	
Bandi di gara	57	63,81	76	77,26	
Affidamenti a gara	116	65,65	105	70,57	
Affidamenti diretti	80	0,57	65	5,00	
Interventi consegnati	190	58,47	144	61,22	
Interventi in produzione	216	62,94	202	44,27	

MANUTENZIONE ORDINARIA						
AREA SUD	al 31.	12.2008	al 31.12.2009			
AREA SUD	N°	Importo	N°	Importo		
Bandi di gara	278	124,52	174	41,03		
Affidamenti a gara	283	58,62	203	60,12		
Affidamenti diretti	630	6,66	143	3,62		
Interventi consegnati	655	60,90	357	61,98		
Interventi in produzione	722	38,68	526	457,95		

MANUTENZIONE STRAORDINARIA						
AREA SUD	al 31.	12.2008	al 31.12.2009			
AREA SUD	N°	Importo	N°	Importo		
Bandi di gara	104	126,99	109	112,99		
Affidamenti a gara	138	77,93	97	50,64		
Affidamenti diretti	34	0,34	19	0,28		
Interventi consegnati	156	58,31	125	50,94		
Interventi in produzione	189	58,31	189	49,91		

Le tabelle sopra riprodotte evidenziano un generale incremento dell'attività e della capacità di spesa nel campo della manutenzione. Unica eccezione è rappresentata dai dati relatvi all'area "centro" dove i valori in diminuzione sono causati dalla interruzione delle attività connesse con l'evento sismico in Abruzzo.

Di seguito si riportano delle tabelle riepilogative, riferire alle Autostrade in gestione diretta, delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria svolte nel corso del 2009 ed il confronto con i dati del 2008:

importi in €/milioni

MANUTENZIONE ORDINARIA						
Autostrade in Gestione	al 31.1	2.2008	al 31.12.2009			
diretta*	N°	Importo	N°	Importo		
Bandi di gara	59	23,91	59	17,96		
Affidamenti a gara	49	7,20	50	17,61		
Affidamenti diretti	190	2,91	60	1,24		
Interventi consegnati	161	13,60	103	17,10		
Interventi in produzione	187	8,34	178	15,38		

MANUTENZIONE STRAORDINARIA						
Autostrade in Gestione diretta*	al 31.1	2.2008	al 31.12.2009			
	N°	Importo	N°	Importo		
Bandi di gara	10	7,99	18	16,59		
Affidamenti a gara	14	22,00	14	6,88		
Affidamenti diretti	4	0,04	2	0,04		
Interventi consegnati	16	9,24	16	20,31		
Interventi in produzione	46	12,44	32	9,91		

<sup>\*</sup> Ufficio Speciale Cosenza ed Ufficio Speciale Palermo

<sup>\*</sup> Ufficio Speciale Cosenza ed Ufficio Speciale Palermo

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.

Il sistema ha permesso di esercitare una scientifica previsione e un'azione di correzione dell'intero insieme dei lavori di manutenzione stradale eseguiti da Anas, integrando tra loro le ricognizioni sulla manutenzione ordinaria e sulla manutenzione straordinaria. La conclusione con successo del lavoro di impianto della banca dati, denominata Sap-Eam, ha permesso nell'anno e permetterà in futuro preziose elaborazioni e proiezioni che consentiranno di misurare in anticipo l'efficacia delle allocazioni di risorse, sia in termini di soluzione delle criticità nei processi manutentori e di esercizio, sia in termini di compimento della missione di tutela e promozione del valore dell'infrastruttura.

Tra i primi risultati conseguiti dal nuovo sistema si segnala la valutazione circostanziata del fabbisogno di manutenzione ordinaria. Una volta immesse nel sistema informativo le quantità in gioco con il loro significato economico, il nuovo passo metodologico sarà di fornire le code d'ordine tra interventi a seconda della perentorietà da attribuire ai singoli lavori e settori (sui singoli chilometri) stabilite attraverso un ranking discendente dalla valutazione di stato-limite dal quale tenersi convenientemente lontani (rischio).

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. Alla manutenzione straordinaria 'generica' tradizionale, sono negli anni risultate abbinate 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;

L'aggiornamento previsto identifica la voce eccessivamente massiva di manutenzione straordinaria tradizionale, proponendo criticamente dei gruppi di perizie/lavori che siano in grado di meglio analizzare una concezione patrimoniale della responsabilità operativa dell'Anas: quella in base alla quale l'infrastruttura affidata viene portata nelle migliori condizioni a fine concessione. Sarà pertanto data enfasi a una manutenzione ciclica programmata, concepita in modo rigoroso, mettendo 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. Altro fronte di impegno della Direzione è la volontà di evitare, per quanto possibile, che i Compartimenti affrontino oneri e spese di qualsiasi natura per la circostanza di trovarsi ad affrontare ogni volta singolarmente un problema – e la relativa spesa – che è omologo e ripetitivo per tutti e che potrebbe vedere un investimento comune sostenuto una tantum nel tempo e nel metodo.

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 lungo l'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, che sottendono una spesa sia in manutenzione, ordinaria, sia in manutenzione straordinaria, sia in attività di esercizio avvicendatesi negli anni.

La spesa in manutenzione straordinaria sarà dettagliata nelle voci 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 anche 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 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).

#### 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 avviato operativamente 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. Soprattutto, si tratta di adeguare la capacità di intervento sull'infrastruttura all'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, suddivise a loro volta per categorie di traffico.
- ▶ Riduzione dei tempi di intervento per singolo evento manutentivo.
- ► 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:

- Infomobilità e Sale Operative Compartimentali
- Servizi Invernali
- Sicurezza in Galleria
- Coordinamento Emergenze

### Infomobilità e Sale Operative Compartimentali

Nel 2009 può dirsi concluso il programma di impianto delle nuove Sale Operative Compartimentali (SOC), relativamente al completamento di tutte le installazioni di video-wall. Al 31 dicembre 2009, tutte le 21 Sale Operative risultavano completate. Gli ambienti destinati ad accogliere le nuove Sale Operative sono stati oggetto di interventi, oltre che di impianto ex novo, di manutenzione straordinaria, al fine di renderli consoni alla funzione, e sono stati dotati di nuove attrezzature tecnologiche ed arredi.

Nel corso dell'anno si sono rimossi gli ostacoli insorti nell'avvio della commessa di fornitura e posa in opera di apparati di localizzazione satellitare e di telecamere su 1000 veicoli aziendali. Dagli inizi di febbraio del 2010 i lavori risultano consegnati e sono in corso, come da contratto di affidamento delle prestazioni integrate, le fasi di progettazione esecutiva propedeutica alla fornitura e all'installazione.

#### Servizi invernali sulle strade

La consolidata tendenza ad esternalizzare i servizi invernali non ha impedito all'ANAS, stante la delicatezza e la crucialità del compito di mantenere in sicurezza le strade dello Stato in ogni condizione meteo, di pensare una "seconda linea" di fronteggiamento delle esigenze. È stato così concepito un "sistema" di sette centri di eccellenza per i servizi invernali, esteso all'intero territorio nazionale: la loro caratteristica peculiare è di essere idonei ad intevenire anche fuori dai confini regionali di ubicazione, in maniera da scongiurare l'interruzione di pubblico servizio anche laddove l'affidatario si trovi di fronte a difficoltà insormontabili.

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 interessate per la consultazione, tra le quali prioritariamente il Centro di Coordinamento Nazionale in materia di Viabilità e Circolazione del Ministero dell'Interno, di cui ANAS è parte attiva con la struttura, all'uopo costituita, del Coordinamento Emergenze, che a sua volta si interfaccia con la Sala Operativa Nazionale. Di norma, i Compartimenti si coordinano con le Prefetture, le Forze dell'Ordine (Polizia Stradale e Carabinieri) e la Protezione Civile per la gestione dell'attività di prevenzione e controllo del territorio. Inoltre, in caso di eventi particolarmente avversi, vengono costituite specifiche Unità di Crisi presso le Prefetture interessate. In taluni casi, in cui lo scenario di rischio è costituito da importanti arterie stradali ad alta percorrenza (ad esempio: E45, Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, Autostrada GRA) intervengono specifici Piani di Emergenza, che prevedono specifiche procedure operative atte alla risoluzione delle eventuali emergenze.

## La sicurezza in galleria

È stata completata la stesura per tutte le gallerie di uno specifico Piano Manutentorio e di uno specifico Piano di Emergenza. Dalla sinergia tra la Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio e la Direzione Progettazione è stato possibile aggiornare le Linee Guida per la progettazione della sicurezza nelle gallerie esistenti, la cui esecuzione si è sviluppata nel 2009.

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 2008 per le reti TEN-T riguardante i lavori di messa in sicurezza della galleria Montecrevola sulla SS 33 "del Sempione". Con la Decisione n. C (2009) 4491 del 4.6.2009, è stato accordato il cofinanziamento di €/milioni 1,2 corrispondente al 10% dell'investimento previsto, il 50% di tale importo è stato già versato all'Anas. È stata predisposta la stesura di un Progetto Pilota per dotare la galleria S.Giovenale sulla SS 17 "dell'Appennino

Abruzzese ed Appuro Sannitico" di lampade di illuminazione a led, da monitorare e testare in vista di un utilizzo della nuova tecnologia nelle gallerie ANAS.

Nel programma TEN-T 2009 è stato richiesto il cofinanziamento (sempre pari al 10%) per due gallerie sulla E45 "S.G.C. Orte-Ravenna", galleria San Pellegrino e galleria Colle Capretto.

# Coordinamento emergenze

La notevole attività del Coordinamento Emergenze dell'Anas, attribuita alla Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento Territorio, ha ricevuto ampio consenso dalle Autorità preposte, ed ha potuto gestire nel corso delle note emergenze nazionali, come ad esempio, gli eventi verificatisi nel corso del 2009 in Abruzzo e Sicilia.

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 .

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 della 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 è di attuare ogni possibile fattore di efficienza, efficacia e rapidità nella risposta alla crisi, al fine di massimizzare l'attività della gestione di rete infrastrutturale dello Stato. Un notevole lavoro si sta facendo attraverso lo sviluppo e l'integrazione di innovativi sistemi informatici dedicati, nonché attraverso la prospettazione di una prossima integrazione con il sistema di Infomobilità. E, in oltre, in avvio la campagna di censimento dei mezzi e delle risorse, comprese le squadre di pronto impiego. Il principio strategico cui occorre assolutamente 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.

Ricerca europea sui costi di manutenzione stradale di 13 reti statali promossa dal CEDR

L'Anas ha partecipato alla ricerca sui costi manutentivi stradali ricavati dalle reti di strade nazionali di 13 paesi europei promossa dal CEDR, la Conferenza Europea dei Gestori di Strade.

La ricerca sulle spese manutentive e sulle best practice denominata BEXPRAC, è stata varata nell'aprile 2008 e si è conclusa nel dicembre 2009. La conclusione della ricerca BEXPRAC (in cui i risultati in termini di costo per l'opportuno confronto potrebbero essere espressi in €cent/km viaggiato) non esaurirà una riflessione in materia di manutenzione ed esercizio in Europa, il cui aggiornamento continuo si è rilevato necessario e quanto mai opportuno, atteso che, per gli anni successivi, è prevedibile l'impegno all'aggiornamento dei dati (e dunque delle conclusioni basate su questi) e l'approfondimento di diversi aspetti, specie in relazione alle best practice. Destinatari ultimi dei risultati della ricerca sono i Governi europei.

#### Benchmark con operatori italiani attivi nella manutenzione infrastrutturale

La doppia esperienza del lavoro sull'anagrafe delle consistenze "chilometro per chilometro" che producono spesa per la loro manutenzione e per attività di esercizio e del Benchmark europeo con la ricerca del CEDR sulla comparazione dei costi di mantenimento delle reti statali europee ha portato la Direzione Esercizio e Coordinamento del Territorio ad avviare in via addizionale un lavoro di benchmarking nel campo della manutenzione con operatori italiani attivi nella manutenzione infrastrutturale per opere stradali (amministrazioni regionali, amministrazioni provinciali, concessionarie) e per opere a rete non stradali (ferrovie). Già il confronto con l'Europa ed ora la comparazione con soggetti terzi che in Italia hanno consolidato una visione industriale della manutenzione ha determinato la necessità, di interpretare in ottica moderna la destinazione delle risorse in manutenzione, in particolare quella che esprime concreti valori come immobilizzazione tecnica aggiuntiva destinata ad accrescere il valore patrimoniale dell'infrastruttura gestita.

#### 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 2009 hanno continuato ad evidenziarsi 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".

I Compartimenti hanno beneficiato dei vantaggi indotti dai contratti triennali ed hanno visto diminuire il numero di gare da esperire. Con l'estensione della triennalità a tutti i servizi di Manutenzione Ordinaria, gli uffici periferici potranno fruire di notevoli diminuzioni del carico di lavoro. Sensibili miglioramenti sono intervenuti nell'anno:

- l'introduzione di contratti triennali e prestazionali per 4 categorie di servizi/lavori in tutti i Compartimenti: Opere in Verde, Segnaletica Orizzontale, Segnaletica Marginale, Servizi Invernali;
- il richiamo sul termine tassativo del 31 dicembre per tutti i contratti, ad esclusione solo di quelli per le operazioni invernali;
- la necessità di predisporre perizie e richiedere tempestivamente le opportune deleghe per lo svolgimento delle gare entro il 15 ottobre, onde evitare qualsiasi ritardo nella consegna dei lavori.

Nell'esercizio 2009 i Compartimenti sono stati in grado di razionalizzare la programmazione della spesa di Manutenzione Ordinaria distribuendo i pesi secondo due componenti: una costante, lineare durante l'anno, data dai contratti di Manutenzione Ordinaria prestazionali e una, concentrata nel periodo marzo-ottobre, data da tutti quei lavori la cui fattibilità è soggetta alle condizioni meteorologiche. In particolare, i Compartimenti hanno anticipato le perizie relative ai lavori programmabili (pavimentazioni, dissesti del piano viabile, pertinenze, pendici, opere idrauliche) al fine di garantirne l'esecuzione nel periodo estivo.

# Attività connesse alla gestione della rete

Nel corso del 2009, in materia di licenze, concessioni e pubblicità, è proseguito il piano di verifica e censimento, quale base per il miglioramento della gestione globale dell'attività tipica.

Nel mese di settembre 2009 si è conclusa la fase sperimentale del progetto censimento accessi ed impianti pubblicitari che ha visto coinvolto il Compartimento di Aosta. I risultati dei sopralluoghi effettuati in Valle d'Aosta indicano una tendenza evidente all'abusivismo; la percentuale degli abusivi è risultata infatti del 46% per gli accessi e del 53% per gli impianti pubblicitari rispetto al fatturato attuale. Pur tenendo conto che le risultanze afferiscono ad un campione statistico molto limitato e che la regione "pilota" presenta caratteristiche socio-culturali non completamente replicabili, tuttavia i risultati ottenuti con la fase sperimentale impongono un'accelerazione per il completamento dell'attività di censimento, che appare propedeutica per l'obiettivo della valorizzazione del patrimonio e della generazione di nuove fonti di reddito.

Anche per quanto riguarda gli impianti pubblicitari è proseguita la ricognizione per compartimento delle sanzioni amministrative elevate per l'abusivismo, i cui risultati, in uno con gli elementi raccolti nel corso del confronto collaborativo con le Associazioni di settore, forniscono ulteriori preziosi elementi per la ridefinizione della proposta risolutiva del fenomeno, sia sul piano interno dell'organizzazione, che dei rapporti esterni, mediante la rielaborazione di uno specifico regolamento. Seguirà un radicale cambiamento nella gestione offrendo modalità di accesso via web ad uno specifico applicativo di imminente fruibilità. L'obiettivo è quello di rendere più trasparente l'azione commerciale evitando l'insorgere di contenziosi per fatturazioni non corrette. Sarà altresì rivista la tempistica di fatturazione, prevedendo, a fronte di un'anticipazione dell'emissione, un pagamento in più soluzioni.

Per il settore dei trasporti eccezionali è da sottolineare che il cosiddetto "tariffario 2008" – approvato dal Consiglio di Amministrazione nel luglio 2008 – è tuttora sospeso in attesa di determinazioni da parte del Ministero vigilante, richieste formalmente dalla Presidenza dell'ANAS.

Dal punto di vista aziendale, merita di essere nuovamente ricordato che:

- è stata inoltrata una nota formale al Ministero (Dipartimento Trasporti Terrestri e 4 Direzioni Generali), nella quale, partendo dalla constatazione che nella materia dei trasporti eccezionali spesso è l'interpretazione della normativa a ingenerare distorsioni e contestazioni, si proponeva un confronto congiunto tra Ministeri ed Enti proprietari di strade per arrivare, dal punto di vista tecnico, ad un chiarimento in ordine alle varie questioni ancora aperte, e superare così la frammentarietà della proposizione di quesiti contingenti;
- è stato introdotto, a decorrere dal 1° gennaio 2009, l'obbligo dell'inoltro delle richieste di autorizzazione esclusivamente per via telematica con uso esclusivo della procedura WEB TE.

La procedura, che pone l'Anas all'avanguardia nel settore dei servizi pubblici in tema di semplificazione del procedimento amministrativo e di informatizzazione della P.A. in senso generale, ha comportato riflessi positivi, in termini di efficienza gestionale, che vanno dal totale controllo del processo a livello centrale, all'accentuato snellimento delle procedure: possibilità di inoltrare tutta la documentazione tramite WEB TE nonché di svolgere in modo automatico per il tramite dell'applicativo il calcolo e la determinazione degli oneri dovuti e la conseguente fatturazione degli oneri versati. L'automazione ha altresì consentito la riduzione dei tempi di rilascio delle autorizzazioni, la possibilità per gli utenti di effettuare il monitoraggio continuo delle pratiche nonché la standardizzazione del formato degli atti autorizzativi. L'importanza dell'avvenuta informatizzazione è evidente ove si consideri che ANAS rilascia, relativamente alla rete viaria di competenza, un elevatissimo numero di autorizzazioni alla circolazione per veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità (nel 2009 più di 50.000 autorizzazioni per circa 18.000 clienti).

In materia di gestione e valorizzazione del patrimonio, è proseguita, da un lato, l'attività di coordinamento delle Società incaricate della raccolta degli elementi richiesti per l'aggiornamento catastale dei beni finalizzata al trasferimento in proprietà degli stessi – la cui conclusione è prevista per la fine del 2010 - e, dall'altro, ha preso avvio la ricognizione ponderata dello stato degli immobili nel contesto commerciale in cui sono inseriti, per valutarne le reali potenzialità di sviluppo, sempre e comunque in relazione ai compiti istituzionali. Gli immobili interessati al trasferimento sono circa 2.500 fabbricati corrispondenti a circa 6.000 unità immobiliari.

#### Aree di Servizio

Nel corso del 2009 sono proseguite le attività dirette ad assicurare lo sviluppo e l'adeguamento delle Aree di Servizio sulle Autostrade e sui Raccordi Autostradali (classificati Autostrade senza pedaggio) in gestione diretta Anas, curandone anche la relativa gestione contrattuale e la riscossione di tutti i proventi connessi alla valorizzazione e alla gestione delle Aree di Servizio.

Sono stati pubblicati i Bandi per l'affidamento del servizio Ristoro nelle sette Aree di Servizio esistenti sull'Autostrada Palermo - Catania la cui aggiudicazione è avvenuta ad inizio 2010 e si sono intensificate le attività connesse all'avvio delle procedure per l'affidamento delle concessioni dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e ristoro nelle altre Aree di Servizio, sia esistenti che di nuova realizzazione, sulle Autostrade in gestione diretta Anas.

Nel corso dell'esercizio è stato altresì sostanzialmente concluso il processo di regolarizzazione amministrativa e di revisione delle aliquote delle Aree di Servizio ubicate lungo le Autostrade del G.R.A. e della Roma – Fiumicino.

Infine, nell'ambito del progetto di medio periodo di progressiva definizione delle procedure a supporto della realizzazione e gestione delle Aree di Servizio sulle Autostrade in gestione diretta Anas, è stata definita una ulteriore procedura relativa al rinnovo e rilascio delle concessioni.

## 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.

Le attività di ricerca e sviluppo del gruppo Anas sono gestite dalla Direzione Ricerca e Nuove Tecnologie della capogruppo.

Sono illustrate di seguito le attività di maggior rilievo svolte nel corso del 2009.

#### Convenzioni/Accordi Quadro con Università/Enti

Nell'ambito delle attività proprie dell'Unità Ricerca e Innovazione sono rilevanti i rapporti di collaborazione con il mondo universitario. In particolare, risultano in essere:

- 1. 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".
- 2. 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.
- 3. Convenzione ANAS Università "Federico II" Napoli: La strada e l'architettura: grandi esempi e permanenze culturali. Atlante delle strade storiche.

# 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.

In particolare si cita il progetto di studio del nuovo sistema (Traffic Speed Deflectometer (TSD), per il monitoraggio estensivo e ad alta velocità della portanza della pavimentazione di tutta la rete gestita dall'ANAS, quale strumento di controllo necessario per la redazione di piani di manutenzione della rete nonché per il controllo delle lavorazioni eseguite. Trattasi di un sistema di avanguardia unico, che consente un enorme passo in avanti verso il miglioramento nella gestione della rete.

Nel 2009 si sono concluse le operazioni relative all'acquisto del TSD 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.

La contrattualizzazione di segnaletica orizzontale con metodologia di controllo di tipo prestazionale impone l'obbligo di dotarsi di strumentazione atte ad effettuare prioritariamente di misure del coefficiente di retroriflessione RL con grandi estensione e rapidità di esecuzione. In tale ambito è stata anche avviata una importante attività di collaborazione con altri gestori stradali per la valutazione comparata della strumentazione disponibile. I risultati raggiunti hanno confermato validità e affidabilità delle misure, per l'accertamento dei livelli di qualità assicurati dalla S.O. (segnaletica orizzontale) e aprono ulteriori e importanti scenari di sviluppo.

Al fine poi di ottenere pavimentazioni efficienti e durevoli e di favorire il reimpiego dei materiali esistenti e l'uso di quelli marginali per ridurre il consumo di inerti pregiati, si è messo a punto un test di fatica semplificato. Infatti il test di fatica è in assoluto uno dei più difficili da eseguire per l' elevato numero di configurazioni possibili , per la definizione delle condizioni al contorno e per l' elevato costo delle attrezzature necessarie. La normativa europea UNI EN 12697-24 descrive diverse procedure di prova, come la flessione su due o tre punti, trazione indiretta su provini cilindrici, taglio su elemento prismatico ecc; tuttavia metodi diversi portano a risultati diversi non comparabili tra di loro.

L'attività di studio e ricerca che vede coinvolto il CSS contempla anche la partecipazione a gruppi di lavoro, in particolare:

- comitati tecnici AIPCR nel campo di pavimentazioni, calcestruzzi, barriere spartitraffico, barriere rumore;
- 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 tecniche, e allo scopo di contribuire al continuo aggiornamento dei nostri tecnici 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 nostri tecnici progettisti e uffici di Direzione Lavori delle previsioni di cui alle nuove disposizioni di legge attraverso attività di formazione ed informazione. In particolare, vengono sviluppate le componenti della progettazione e dell'esecuzione dei lavori che concorrono a garantire la durabilità delle opere in calcestruzzo armato.

Le attività descritte, insieme alla continua attività di ricerca, di aggiornamento tecnico e di attrezzature (TSD, Delfhi ecc), all'attività propria di "esecutore test di laboratorio" e stesura normative, permettono al Centro Sperimentale di rimanere un punto di riferimento, oltreché per Anas, anche per il mondo tecnico italiano delle infrastrutture.

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

Il software è stato espressamente progettato per la gestione della manutenzione delle opere d'arte e 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 paramassi.

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 costo complessivo stimato per l'esecuzione dei rilievi sull'intera rete in gestione ANAS è pari a €/milioni 54,70. Nello scorso anno sono state esperite le gare per le regioni Veneto, Umbria e Calabria, nel corso del 2009 si è proceduto alla redazione dei progetti per altre 5 unità: Sicilia, Autostrade Siciliane, Abruzzo, Basilicata e Lombardia, per un importo pari a €/milioni 17,21.

# Progetto per l'adeguamento sismico e diagnostico Verifiche Sismiche Aree Nord, Centro, Sud

In attuazione dell'OPCM n° 3274 del 20/03/2003 in materia di classificazione sismica del territorio nazionale e in accordo con la Protezione Civile l'ANAS procederà alle verifiche sismiche, su opere d'arte e gli edifici. Al momento, in base alle disponibilità finanziarie, si procederà su 450 opere d'arte (ponti e viadotti) e su n. 19 fabbricati e i costi delle attività da svolgere sono finanziati al 50% dalla Protezione Civile e al 50% dall'ANAS.

Nel corso del primo semestre 2009 sono state esperite le gare per l'affidamento del servizio per un importo di oltre 19 €/milioni così suddiviso:

- Area Nord (Piemonte, Friuli Venezia Giulia, Toscana e Marche) Importo €/milioni 6,26;
- Area Centro (Lazio, Abruzzo, Molise)
   Importo €/milioni 7,37;
- Area Sud ( Puglia, Calabria, Basilicata e Sicilia)
  Importo €/milioni 5,85.

### Altre attività di Anas

# Finanza di Progetto e Concessioni Autostradali

Il Decreto Legislativo 11 settembre 2008, n. 152 (3° Decreto Correttivo), entrato in vigore il 17 ottobre 2008, ha introdotto ulteriori modifiche ed integrazioni al Decreto Legislativo n. 163 del 12 aprile 2006 (Codice contratti pubblici).

Il nuovo disposto normativo riscrive completamente la procedura di affidamento delle concessioni mediante lo strumento della finanza di progetto, prevedendo diverse procedure a seconda del soggetto che avvia il procedimento.

Con le nuove modifiche si introduce infatti - in particolare per quanto riguarda i progetti attivati direttamente dall'Amministrazione - una forte semplificazione della gara di project financing che comporterà risparmi di tempi e di costi, reintroducendo il diritto di prelazione per il promotore, che potrà favorire la presentazione di ulteriori proposte.

Alla luce della nuova normativa, assume particolare importanza lo studio di fattibilità predisposto dall'Amministrazione - strumento indispensabile per valutare le condizioni di massima per la realizzazione e la gestione, con il sistema del project financing, di un intervento inserito nella propria programmazione - che viene posto a base di gara per promuovere la presentazione di proposte da parte di operatori privati al fine di individuare il promotore, con il quale sottoscrivere il relativo contratto di concessione successivamente all'approvazione del progetto preliminare.

Tra le ulteriori novità introdotte con il 3° Decreto Correttivo si segnala la possibilità, per i soggetti dotati dei necessari requisiti previsti dalla normativa vigente, di presentare alle Amministrazioni studi di fattibilità per la realizzazione di interventi in project financing non previsti nella programmazione. In tale caso la norma prevede che l'adozione da parte delle Amministrazioni degli studi di fattibilità ritenuti di pubblico interesse non determina alcun diritto del proponente al compenso per le prestazioni compiute o alla realizzazione dei lavori né alla gestione dei relativi servizi.

## Proposte dichiarate di pubblico interesse

- "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": in data 8 giugno 2009 è stata sottoscritta con il Concessionario Tunnel Gest S.p.A. la convenzione di concessione e in data 27 gennaio è stato approvato il progetto definitivo. E' in corso di predisposizione il progetto esecutivo;
- "collegamento del Porto di Ancona con la grande viabilità" (Promotore ATI Impregilo, Astaldi, Pizzarotti, Itinera): è stata completata la procedura VIA di approvazione del progetto preliminare e sono stati risolti i problemi sollevati da parte della Regione Marche in merito alla localizzazione urbanistica dell'opera. Il progetto preliminare e la proposta del Promotore sono stati approvati dal CIPE nel mese di maggio 2010. E' pendente presso il TAR del Lazio il ricorso presentato dall'ATI CINTRA ed Altri per l'annullamento della