

per il 2010, è stata la principale stazione appaltante del Paese per importo e numero di gare espletate.

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.

### 5.2. Le 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 2010 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.

#### 5.2.1. *Cantieri in corso, consegnati ed ultimati nel 2010*

Nel corso del 2010, la fase esecutiva dei lavori è stata oggetto di monitoraggio da parte dei Responsabili d'Area.

La tabella successiva fornisce i dati in percentuale di avanzamento dei cantieri in attività al 31 dicembre 2010 facendo riferimento alla suddivisione per aree geografiche.

**Avanzamento lavori nuove costruzioni al 31.12.2010**

(in milioni di euro)

| Area geografica | Importo progetti |                  |                  | % Avanzamento   |               |
|-----------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|---------------|
|                 | N.               | Totale           | Di cui lavori    | Importo         | %             |
| Nord            | 31               | 1.826,87         | 1.673,89         | 499,40          | 29,83%        |
| Centro          | 37               | 1.432,26         | 1.326,67         | 579,55          | 43,68%        |
| Sud             | 60               | 7.792,60         | 7.170,22         | 1.816,49        | 25,33%        |
| <b>Totali</b>   | <b>128</b>       | <b>11.051,73</b> | <b>10.170,77</b> | <b>2.895,44</b> | <b>28,47%</b> |

Di seguito si forniscono le informazioni essenziali sulle opere più importanti in esercizio:

- **L'Autostrada A3 Salerno–Reggio Calabria**

La progettazione dell'Autostrada A3 Salerno–Reggio Calabria, concepita come prosecuzione dell'Autostrada del Sole, ha avuto inizio negli anni '50 mentre la realizzazione si colloca tra il 1962 ed il 1974. Le soluzioni progettuali originarie, tuttavia, nel corso degli anni, hanno richiesto una rivisitazione atta a garantire una

maggior sicurezza ed una più elevata funzionalità dell’arteria. Per tale ragione è stato necessario intervenire con lavori di ammodernamento, rappresentando l’A3 una delle principali arterie nazionali che, collegando la Sicilia e le estreme regioni meridionali tirreniche alla grande rete autostradale europea, consente l’allacciamento al Corridoio I tra Palermo e Berlino.

L’avvio dei lavori di ammodernamento può datarsi alla fine degli anni ’90 sebbene, come noto, i lavori abbiano avuto concretamente inizio nel 2003 con il Primo Macrolotto tra Atena Lucana e Sicignano degli Alburni, essendo intervenuta nel 2002 la Legge Obiettivo che, anche grazie all’introduzione in Italia della figura del General Contractor ed alla conseguente possibilità di raggruppare i lavori in pochi macrolotti, ha contribuito almeno in parte al superamento delle problematiche rappresentate dal frazionamento del complessivo progetto originario in tanti piccoli lotti oltreché dalla mancanza di finanziamenti.

La complessità dell’intervento di ammodernamento dell’Autostrada Sa-Rc discende soprattutto dall’esecuzione dei lavori sulla sede originaria, in quanto tale modalità realizzativa determina una serie di difficoltà quali l’elevata complessità progettuale, maggiori costi, maggiori tempi di esecuzione, maggiori disagi per l’utenza per la necessità di continue deviazioni e di chiusure di tratti e di svincoli.

Criticità si registrano, tuttavia, anche nelle aree dove il nuovo tracciato non coincide con l’esistente, in quanto, in mancanza di viabilità alternativa, per lo svolgimento dei lavori viene utilizzata quale strada di accesso ai cantieri, parte dell’attuale sede stradale.

Al 31 dicembre 2010 gli stanziamenti disponibili per la nuova autostrada Salerno-Reggio Calabria sono ammontate a 7,4 miliardi di euro compreso quanto previsto dalla Finanziaria 2007 che aveva trasferito all’ANAS le risorse ex Fondo Centrale di Garanzia, ed hanno garantito il finanziamento di tutti gli interventi finora attivati. Ad oggi i finanziamenti disponibili ammontano a 7,365 miliardi di euro.

Per la realizzazione delle tratte ancora in progettazione, per un’estesa di circa 58 km, sono ad oggi ancora necessari 2,84 miliardi di euro coperti, in parte, dai fondi destinati alle infrastrutture dalla delibera assunta dal CIPE il 6 marzo 2009 pari a 537 milioni di euro.

In sintesi, dei 443 Km dell’intero tracciato dell’Autostrada Sa-Rc, circa 385 Km, pari a circa il 87 %, sono caratterizzati da lavori ultimati o in fase di esecuzione; di questi, circa 240 km sono fruibili (il 54,2% dell’intero tracciato), circa 120 km sono in fase di esecuzione e circa 25 km in gara, appaltati e non cantierati. I restanti 58 km (13,1% del tracciato) sono in avanzata fase di progettazione.

Molto impegnativo è stato nel corso anche del 2010 il contrasto alle infiltrazioni mafiose che hanno causato notevoli ritardi nella costruzione dell'autostrada.

• **La Statale "Jonica"**

La Statale "Jonica", 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. Nella Regione Basilicata è stato eseguito l'adeguamento a quattro corsie di 32 chilometri, mentre è in fase di gara l'appalto dei restanti 5 chilometri.

Nella Regione Calabria l'ANAS ha realizzato l'adeguamento a quattro corsie 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 novembre 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 18,4 miliardi di euro.

Al 31 dicembre 2010 risultano in corso appalti per un valore totale (importo lordo di progetto) di 1,47 miliardi di euro.

• **Grande Raccordo Anulare di Roma**

Si estende per circa km. 70 ed è intersecato da grandi arterie nazionali e da tre itinerari europei (E35, E45 ed E80).

E' stato praticamente ultimato l'ampliamento dell'autostrada portandola a tre corsie per l'intero percorso, con i lavori del tratto di 18,5 km compreso nel Quadrante Nord-Ovest, con un impegno finanziario di circa 613 milioni di euro.

L'unico lotto ancora in corso di esecuzione nel 2010<sup>2</sup> era la costruzione della galleria passante sotto la Via Cassia in carreggiata interna. Importo netto dell'investimento pari a 37,28 milioni di euro. I lavori, aggiudicati per un importo netto di 27,61 milioni di euro, al dicembre 2010 presentavano uno stato di avanzamento del 91%.

<sup>2</sup> Al riguardo si precisa che la predetta galleria è stata aperta al traffico in data 30 giugno 2011.

**Lavori di raddoppio della variante SS n.268 del Vesuvio**

I lavori di "Raddoppio della Variante SS n. 268 – del Vesuvio – dal km 0+00 al km 19+554", comprendono il completamento delle opere già parzialmente eseguite dal km 11+600 al 19+554, nell'ambito di un precedente appalto rescisso, e la realizzazione del raddoppio, in affiancamento all'esistente, dal km 0+000 al km 11+600.

Deve registrarsi che la presenza di cumuli di rifiuti riversati abusivamente sui terreni, lungo l'intero sviluppo del tracciato stradale da raddoppiare, ha impedito l'esecuzione dei lavori previsti, come evidenziato nelle sedute del Consiglio del 1° dicembre e 16 dicembre 2009, con particolare riguardo alla costruzione del terzo tronco stradale.

Ai fini della risoluzione della problematica rappresentata, il Presidente del Consiglio dei Ministri ha emanato l'Ordinanza del 25 novembre 2009, n. 3823, con la quale il Condirettore Generale Tecnico dell'ANAS S.p.A. è stato nominato Commissario delegato «*per la realizzazione degli interventi urgenti necessari al superamento del contesto di criticità che interessa la strada statale n. 268 "del Vesuvio"*» (art. 1, comma 1) resi ancor più urgenti *"in ragione della valenza strategica dell'asse viario in rassegna quale principale strada di evacuazione delle popolazioni residenti nell'area vesuviana nell'eventualità di fenomeni calamitosi di origine vulcanica e sismica"*.

L'art. 2, comma 6, dell'ordinanza stabilisce che: *"Per la realizzazione degli interventi finalizzati al superamento dell'emergenza, il Commissario delegato può richiedere la collaborazione delle strutture delle amministrazioni centrali e territoriali dello Stato, dell'amministrazione regionale, dell'Ufficio territoriale del Governo di Napoli, della provincia di Napoli e degli enti locali interessati"*.

La succitata OPCM all'art. 5, comma 1, stabilisce che gli oneri derivanti dal compimento dei più urgenti interventi dalla stessa disposti, nel limite di 20 milioni di euro, dovranno essere posti a carico delle risorse economiche stanziate per l'esecuzione dei lavori della strada statale n. 268, con conseguente riduzione di pari importo delle opere pianificate dall'appalto, e che di predetto stanziamento acquisisca diretta disponibilità il Commissario delegato rendicontando trimestralmente all'ANAS S.p.A. e al Dipartimento della protezione civile in ordine alle erogazioni a qualunque titolo effettuate.

Contestualmente, al comma 2 del suddetto articolo, è previsto un cofinanziamento dei lavori, nel limite di 10 milioni di euro, da parte della Regione Campania, a valere sul Fondo europeo di sviluppo regionale del Piano operativo Regione Campania.

La Corte rileva, comunque, che non risulta acquisito, ad oggi, il finanziamento di 10 milioni di euro della Regione Campania.

### 5.2.2. **Esercizio e coordinamento del territorio**

ANAS, attraverso la Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio, adempie agli obblighi istituzionali di "assicurare la manutenzione della 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 2010, l'ammontare del corrispettivo di servizio per manutenzione ordinaria è stato determinato in 223 milioni di euro (iva esclusa) per l'intera rete di 22.000 km, resi tutti disponibili fin dal 1° gennaio 2010.

Per i progetti della manutenzione straordinaria nell'anno le disponibilità stabilite dal Governo sono state nulle. Nell'anno ha avuto luogo unicamente l'attuazione degli interventi di manutenzione straordinaria relativi al Contratto di Programma 2009.

Per le sole urgenze ed emergenze sono stati resi disponibili per il 2010 dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti complessivamente 200 milioni di euro circa.

In questo quadro, appare utile rimarcare quanto le strutture dell'ANAS abbiano 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 2010 confrontate con i dati del 2009.

| Manutenzione Ordinaria |       |            |       |            |
|------------------------|-------|------------|-------|------------|
| Totale Nazionale       | 2009  |            | 2010  |            |
|                        | N.    | Importo M€ | N.    | Importo M€ |
| Bandi di gara          | 521   | 193,10     | 527   | 180,14     |
| Affidamenti diretti    | 1.031 | 29,11      | 787   | 25,67      |
| Lavori consegnati      | 1.676 | 269,06     | 1.311 | 183,82     |
| Lavori ultimati        | 1.633 | 154,55     | 1.187 | 154,13     |

| Manutenzione Straordinaria |      |            |      |            |
|----------------------------|------|------------|------|------------|
| Totale Nazionale           | 2009 |            | 2010 |            |
|                            | N.   | Importo M€ | N.   | Importo M€ |
| Bandi di gara              | 292  | 325,87     | 181  | 126,31     |
| Affidamenti diretti        | 253  | 39,64      | 95   | 1,84       |
| Lavori consegnati          | 577  | 331,93     | 322  | 219,62     |
| Lavori ultimati            | 510  | 265,54     | 368  | 250,68     |

Relativamente alla Manutenzione Straordinaria, si registra una complessiva riduzione delle attività di pubblicazione di bandi e di consegna di nuovi lavori, derivante dal contenimento dei fondi disponibili del Contratto di Programma. In particolare, è possibile evidenziare, rispetto all'anno precedente un decremeento del numero di Bandi di gara pari al 38%, un deciso calo del ricorso alla modalità di affidamento diretto, pari al 62% nonché una riduzione del numero di lavori consegnati, pari al 44%.

Inoltre, in seguito alla riduzione del Corrispettivo di Servizio per le attività ordinarie, sono stati attivati un minore numero di interventi di manutenzione ordinaria: in particolare, il numero di lavori consegnati risulta ridotto del 22% rispetto all'anno precedente.

### **5.3. Percorso di sviluppo per un efficientamento**

La Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio, nell'ottica di assicurare una sempre maggiore efficacia della rete stradale in gestione diretta di ANAS ha intrapreso un percorso di sviluppo dei propri livelli di servizio e di efficientamento complessivo delle attività, sia gestionali che operative, a partire dal 2010. Obiettivi principali di tale attività sono, tra gli altri, quelli di impostare in raccordo con il Ministero concedente, un piano di sviluppo al fine di assicurare la piena aderenza della rete stradale alle necessità e ai fabbisogni di natura trasportistica/logistica del territorio nazionale, incrementare i livelli di servizio attualmente offerti dalla rete stradale, attraverso la progettazione e la pronta cantierizzazione di interventi di manutenzione migliorativa, quali il rafforzamento, potenziamento e l'aumento della sicurezza della rete, necessari per uniformare l'infrastruttura presente sul territorio nazionale, nonché per garantire il rispetto degli standard internazionali negli itinerari di interesse europeo ecc.

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

#### **5.3.1. Manutenzione straordinaria**

Dall'inizio del 2010, la Direzione Esercizio e Coordinamento del Territorio ha dato avvio ad un'azione di analisi della tempistica dell'iter tecnico-amministrativo dei lavori ultimati. Il periodo preso in esame è il triennio 2007-2009 con l'obiettivo di ridurre drasticamente il numero delle pratiche amministrative non perfezionate. Alla chiusura dell'esercizio 2010 risultava in funzione una base che consentiva di evidenziare le

criticità, da cui fare scaturire le misure per progressi nella contrazione dei tempi di esecuzione e di definizione delle pratiche.

Nel 2010 la Società ha confermato la nuova impostazione strategica di interpretazione e di stima del fabbisogno degli interventi di manutenzione tradizionalmente ricompresi nella manutenzione straordinaria, nella consapevolezza che, negli anni, il concetto stesso fosse venuto assumendo una veste più articolata 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 nella definizione del processo per ciascuna perizia di Manutenzione Straordinaria.

Nel 2010 l'aggiornamento previsto ha proposto criticamente dei gruppi di perizie/lavori che fossero in grado di restituire una concezione patrimoniale della responsabilità operativa dell'ANAS: quella in base alla quale l'infrastruttura affidata viene portata nelle migliori condizioni a fine concessione.

Occorrerà, comunque, incentivare la manutenzione ciclica programmata anche per la manutenzione straordinaria, al fine di ridurre gli incrementi della spesa pubblica dovuta alle emergenze che si manifestano e che andrebbero depurate delle conseguenze 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.

Per ogni chilometro di infrastruttura gestita, l'ANAS intende realizzare un registro degli investimenti effettuati e un sistema di stima del valore conseguente per il medesimo chilometro. In tale registro degli investimenti, sarà essenziale la banca dati delle consistenze chilometriche realizzata dalla Direzione Esercizio, idonea per associare ad ogni chilometro i lavori effettuati e la spesa sia in manutenzione ordinaria, sia in manutenzione straordinaria, sia in attività di esercizio avvicedantisi 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.

Resta da considerare tutto quello che è l'intervento necessario *non prevedibile* e *non programmabile*. Per dare conto al Ministero azionista e al Ministero concedente del costo di mantenimento della rete esistente (in efficienza, in sicurezza), la Manutenzione Straordinaria è stata perciò essenzialmente articolata in un'Area di *Programmabilità* delle azioni da intraprendere, nella quale è particolarmente importante tutto ciò che è legato al ciclo di vita utile delle opere, ed in un'Area di

*Intervento "Correttivo" da attuare per progetti puntuali.*

E' tuttora irrisolto il problema della razionalizzazione della concezione di base delle perizie, fin dalla stessa denominazione dei progetti, che dovrà essere standardizzata affinché, sin dal titolo, si possano ottenere informazioni esaurienti per l'interazione efficace con la programmazione in vista dei miglioramenti di efficienza (mentre ad oggi si riscontra una situazione caotica già dalla definizione tipologica delle perizie, per le quali invece si registrano vaste aree di omogeneità e di ripetitività nello spazio e nel tempo).

Gli obiettivi essenziali restano l'azzeramento della crescita del debito manutentivo pregresso, la capacità di fronteggiare le reali necessità manutentive e di esercizio del patrimonio infrastrutturale affidato (fabbisogno), l'ottimizzazione degli interventi programmabili e di quelli non programmabili, con l'ampliamento dell'area di programmabilità e con la possibilità di razionalizzare le risorse disponibili e di monitorare il valore patrimoniale del bene infrastrutturale.

Nel corso del 2010, è stata avviata una ridefinizione delle modalità di monitoraggio e controllo degli interventi di manutenzione straordinaria, al fine di consentire opportune azioni correttive a fronte dell'avanzamento degli interventi; tale ridefinizione delle modalità di monitoraggio e controllo ha permesso di individuare nuovi obiettivi per il management per la Direzione e per i dirigenti sul territorio.

### **5.3.2 Manutenzione ordinaria**

La nuova impostazione di gestione della Manutenzione Ordinaria ha innovato profondamente gli affidamenti con estensione dell'area territoriale di competenza del contratto, attraverso la maggiore durata del contratto, che è passato da annuale a triennale per alcune tipologie di lavorazioni e con l'introduzione del carattere prestazionale per determinati servizi manutentivi.

Nel corso del 2010 hanno continuato ad evidenziarsi i vantaggi della nuova impostazione anche se, si è verificata, in taluni casi, una fisiologica difficoltà da parte degli operatori affidatari a recepire in pieno l'innovazione "culturale" introdotta con i contratti triennali-prestazionali. Tali circostanze hanno, determinato ritardi e/o rescissioni di contratto che hanno ovviamente posti.

E' a dirsi che le innovazioni apportate hanno determinato una notevole riduzione delle attività amministrative e tecniche degli uffici preposti alle gare, una continuità di erogazione dei servizi grazie alla durata pluriennale degli affidamenti, una più razionale distribuzione della spesa e, per ultimo, una migliore qualità dei soggetti imprenditoriali impegnati.

### **5.3.3 Rete sottoposta a pedaggio**

Il noto d.l. n. 78/2010, nell'ambito della manovra di correzione dei conti pubblici, ha previsto la possibilità di pedagiamento della rete autostradale ANAS. A tal fine, sono stati individuate le autostrade ed i raccordi autostradali in gestione diretta di ANAS da sottoporre a pedaggio (circa 700 chilometri), per i quali è stata avviata un'attività di valutazione dell'attuale stato e condizione dell'infrastruttura, l'individuazione degli interventi di manutenzione straordinaria da porre in essere per garantire, nel breve-medio periodo, i massimi livelli di servizio nei confronti dell'utenza, la programmazione e prioritizzazione degli interventi di manutenzione nonché l'individuazione dei livelli di servizio la cui dinamica differenziale è da ritenere in stretta relazione con la praticabilità dell'introduzione del pedaggio.

### **5.4. Attività di ricerca e sviluppo**

ANAS, in qualità di gestore primario della rete nazionale, è chiamato a fronteggiare problematiche sempre crescenti e con necessità sempre maggiori 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.

La Direzione Ricerca e Nuove Tecnologie della capogruppo gestisce le attività di ricerca e sviluppo del gruppo ANAS (che assumono una valenza strumentale rispetto al conseguimento dell'oggetto sociale); il servizio è impegnato nel monitoraggio e nell'aggiornamento dei prezzi e della normativa tecnica aziendale. Gli ambiti sono tutti i settori delle costruzioni stradali: quello delle pavimentazioni, barriere, segnaletica, opere in verde nonché materiali speciali, materiali innovativi, ecc. Le attività di ricerca e sviluppo di maggior rilievo svolte nel corso del 2010 sono quelle di seguito riassunte.

#### **5.4.1. 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 specifiche con le Università: "La Sapienza" Roma, "Federico II" Napoli, "IUAV" Venezia.

#### **5.4.2. Gruppo di lavoro ANAS/MLPP per la predisposizione delle "Linee guida generali per la corretta installazione su strada dei dispositivi di ritenuta stradale"**

A decorrere dall'adozione del D.M. 223 del 18 febbraio 1992 recante le

“Istruzioni tecniche sulla progettazione, omologazione ed impiego delle barriere di sicurezza stradale” e delle relative modifiche ed integrazioni ( DM 21/06/2004) sono pervenute numerose richieste di informazioni e di chiarimenti interpretativi relativi alla applicazione delle norme sulla progettazione, omologazione ed impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali, anche per effetto delle rilevanti responsabilità civili e penali che tali attività determinano.

Nel corso del 2° semestre 2010 un gruppo di lavoro, presieduto da rappresentanti del ministero e a cui partecipano gestori stradali, produttori di barriere, docenti universitari e enti locali, ha concentrato la propria attività sulla elaborazione una nuova circolare esplicativa in ordine alla “uniforme applicazione delle norme in materia di progettazione, omologazione ed impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali” e sulla scrittura ed emanazione di un nuovo decreto recante “Regolamento concernente i dispositivi di ritenuta stradale, in attuazione della direttiva n. 89/106/CEE sui prodotti da costruzione, recepita con DPCR 21 aprile 1993 n. 246”.

#### **5.4.3. Misurazione dei flussi di traffico e della incidentalità**

Il monitoraggio del traffico rappresenta l’attività più significativa dell’ANAS in quanto prodromica agli interventi di manutenzione e di miglioramento della rete e, in termini gestionali, necessaria a garantire la sicurezza e la scorrevolezza della circolazione stradale.

E’ in corso di realizzazione un sistema di monitoraggio del traffico e dell’incidentalità tramite la progettazione, la fornitura, e la messa in opera di una rete di diverse tipologie di sensori per il rilevamento automatizzato del traffico veicolare. Il sistema in corso di realizzazione da parte del raggruppamento di imprese, aggiudicatario della relativa gara, permetterà la produzione di rapporti sulla frequenza e composizione del traffico stradale, nelle diverse tratte monitorate, e l’analisi dell’incidentalità, da integrare con i dati sugli incidenti reali provenienti dalle SOC e da altre fonti (Polizia Stradale, Carabinieri, Vigili del Fuoco, ecc.).

#### **5.4.4. Impianti di illuminazione in galleria**

Sono in corso di predisposizione “le linee guida per l’illuminazione permanente in galleria con lampade a led” finalizzate ad indirizzare la selezione e realizzazione di corpi illuminanti con sorgente allo stato solido (LED) per illuminazione di gallerie stradali.

La regolazione ed il telecontrollo di detti impianti consentirà di conseguire ulteriori economie di scala, prestandosi, gli stessi, anche ad essere alimentati con

energia prodotta in proprio, in linea con l'attuale indirizzo strategico aziendale.

**5.4.5. *Sistema di rilievo delle caratteristiche di portanza e altre misure ad alto rendimento***

E' proseguito il programma di ristrutturazione che prevede l'aggiornamento di strumenti e attrezzature disponibili presso il Centro Sperimentale Stradale di Cesano per un miglioramento dei processi di certificazione e dei servizi, unitamente all'acquisizione di nuove strumentazioni, per rilievo ad alto rendimento delle pavimentazioni, segnaletica, ecc, orientate alla sicurezza stradale e principalmente al miglioramento dei sistemi di ritenuta stradale (barriere di sicurezza).

Il Centro fornisce un ampio spettro di servizi che comprendono le prove più tradizionali, il monitoraggio con apparecchiature ad alto rendimento degli indicatori prestazionali delle infrastrutture stradali (portanza, aderenza, regolarità, ecc.), misure illuminotecniche (illuminamento in galleria e degli impianti stradali, ecc.) per la progettazione e verifica degli interventi di manutenzione; lo studio e la ricerca di soluzioni tecniche innovative.

E' proseguito il programma di collaudo e avvio operativo del nuovo sistema ad alto rendimento Traffic Speed Deflectometer con l'esecuzione dei primi 1.000 Km di rilievi sulla rete stradale nazionale. Il concetto innovativo, introdotto con il TSD, consiste nel misurare il bacino di deflessione per via indiretta mediante il rilevamento della velocità di deformazione della pavimentazione attraverso una serie di laser doppler montati su una barra indeformabile contenuta all'interno del rimorchio. Ciò rende questa apparecchiatura unica nel suo genere. La produzione del settore delle prove tradizionali ha confermato il trend positivo degli ultimi anni, riscontrando l'aumento del fatturato di circa il 26% rispetto al 2009, con un buon aumento anche del fatturato relativo ai clienti esterni.

Come mostra la tabella seguente, nel 2010 è proseguita la crescita del fatturato interno passato da 2.197.361,76 a 2.772.116,41 con un aumento del 26,16%.

**Fatturato interno del Centro di Cesano dal 2003 al 2010**

| Anni | Laboratori   | Alto rendimento | Totale fatturato |
|------|--------------|-----------------|------------------|
| 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     |
| 2010 | 1.000.971,01 | 1.771.149,40    | 2.772.116,41     |

**5.4.6. Accatastamento ed ispezione delle opere d'arte e dei manufatti presenti lungo le strade statali della viabilità ANAS.**

Tale servizio è finalizzato all'archiviazione delle informazioni nel Sistema di Gestione, SOAWE, ed è effettuato sulla base delle schede tecniche di censimento e ispezione redatte in ottemperanza alle normative vigenti. Il Sistema consente una 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 di circa 54 milioni di euro, da ripartirsi come investimenti pluriennali.

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

Nel 2010 sono state bandite le gare relative ai servizi per:

|                      | Importo progetto iniziale | Importo a base d'appalto | (importi in euro) |
|----------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------|
| 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             |                   |

**5.4.7. Adeguamento sismico e diagnostico**

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 nel 2010, nei tempi stabiliti, si sono conclusi i servizi relativi a:

| (importi in euro) |  |                          |                          |
|-------------------|--|--------------------------|--------------------------|
|                   | 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 all'utilizzo di fondi della Protezione Civile derivanti dallo stralcio di opere del Friuli Venezia Giulia, in conseguenza del federalismo amministrativo, 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, 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.

#### **5.4.8. Progettazione ed avvio delle attività di caratterizzazione acustica della rete stradale**

Nel corso dei primi mesi del 2010, è stato messo a punto il "Progetto di acquisizione ed elaborazione dei dati occorrenti per l'individuazione e la progettazione degli interventi di contenimento ed abbattimento delle immissioni sonore, ai sensi della legge 26 ottobre 1995, n. 447, DPR 30 marzo 2004, n. 142, DM 29 novembre 2000 e della Direttiva 2002/49/CE come attuata nel d.lgs. 19 agosto 2005, n. 194".

#### **5.4.9. Il sistema catasto strade Nuovo Sistema "EVA - Evolution of Viability Assessment's system"**

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

Il sistema catasto è stato revisionato con azioni correttive e migliorative sia a livello centrale che periferico; il nuovo Sistema EVA, implementato dall'importazione dei dati delle attività in corso rappresenterà lo strumento di riferimento per monitorare, programmare e gestire le attività in base alle priorità che emergeranno dai dati inseriti.

L'accesso alla consultazione della banca dati da parte di tutto il personale ridurrà tempi e risorse nel rispetto degli obiettivi di finanza pubblica.

## 5.5. Attività ulteriori di ANAS

### 5.5.1 Contributi Comunitari

Nel corso del 2010 è proseguita la gestione dei cofinanziamenti a valere sulle risorse disponibili in ambito comunitario relativamente al Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006, ai Programmi Operativi Regionali 2000-2006, al Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità 2007-2013 e al Programma "Rete Transeuropea di Trasporto" (Ten-T).

La gestione dei Programmi Operativi 2000-2006 è stata caratterizzata principalmente dalle operazioni di rendicontazione finale delle spese e di redazione del Rapporto Finale di Esecuzione, presentato dallo Stato membro alla Commissione Europea nel settembre 2010 ed attualmente in corso di approvazione.

In particolare il *Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006* ha destinato all'ANAS un finanziamento complessivo di circa 1.407 milioni di euro, per i quali sono state completamente rendicontate spese effettivamente sostenute su 38 interventi stradali distribuiti nelle regioni dell'obiettivo 1, facendo registrare nel Rapporto Finale di Esecuzione un buon livello di realizzazione.

Sono state completate le operazioni di controllo di primo livello effettuate anche dall'Autorità di Gestione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e si è conclusa la procedura di verifica, avviata nel 2008, dalla Commissione Europea.

A fronte delle spese rendicontate, nel corso degli anni di durata della programmazione, sono stati erogati dalla Commissione Europea rimborsi per un importo totale di circa 1.307 milioni di euro, di cui 30 milioni di euro sono stati incassati nell'anno 2010.

Il saldo del residuo di circa 100 milioni di euro sarà incassato dall'ANAS dopo l'approvazione del Rapporto Finale di Esecuzione, e al completamento degli interventi "PON di Riutilizzo".

La gestione del *Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità 2007-2013* è stata caratterizzata principalmente dal forte impulso dato alle attività di istruttoria finalizzate all'ottenimento della dichiarazione di ammissibilità, a valere sulle risorse di tale Programma, di alcuni interventi ANAS.

Con Decreto Dirigenziale dell'Autorità di Gestione del Pon Prot. n. 10288/R.U. del 27 settembre 2010 che recepisce ed integra i tre precedentemente emanati (n. 6650 del 16 giugno 2009, n. 12656, del 4 novembre 2009 e n. 1600/R.I. del 27 novembre 2009) è stata dichiarata l'ammissibilità a valere sul Pon di 5 interventi per un valore complessivo di circa 530 milioni di euro.

Con riferimento all'intervento "S.S.V. *Licodia Eubea-Libertinia-A19 PA-CT. II*

*Stralcio funzionale. Svincolo Regalsemi-svincolo San Bartolomeo (escluso)*”, nel maggio 2011 la Commissione Europea, Direzione Generale Politica Regionale ha comunicato l’inammissibilità della domanda di cofinanziamento dell’intervento stesso, localizzato nella regione Sicilia, che era già stato dichiarato ammissibile, da ultimo con il citato Decreto dell’Autorità di Gestione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con le altre competenti Autorità dello Stato Italiano.

Con riferimento al *Programma “Rete Transeuropea di Trasporto”* (Ten-T), l’Anas ha gestito le attività di monitoraggio e rendicontazione per gli interventi che sono risultati assegnatari di contributi di cui alle Decisioni della Commissione Europea adottate negli anni 2008, 2009 e 2010.

Nell’ambito della gestione del Progetto *EasyWay Fase I* (Decisione della Commissione Europea C(2008)8479 del 19 dicembre 2008), inerente le attività di implementazione dei sistemi di trasporto intelligente nel settore stradale, è stato predisposto il Rapporto Finale finanziario ed esecutivo relativo agli anni 2007-2009 (per un importo lavori di circa 7,8 milioni di euro, con un importo di contributo comunitario totale di circa 1,3 milioni di euro, di cui circa 0,7 milioni di euro da incassare, prevedibilmente, alla fine del 2011, dopo l’approvazione del Rapporto Finale da parte della C.E.) con l’ottenimento della certificazione delle spese rendicontate da parte della Società di Revisione.

Con riferimento alla partecipazione ANAS alla *Call for proposals 2009*, la Commissione Europea ha adottato in data 21/12/2010 la Decisione C(2010)9675 final di concessione di un contributo finanziario per il Progetto *EasyWay Fase II*. Il contributo indicativo per i progetti ANAS è di circa 0,9 milioni di euro, su un importo lavori totale di circa 5 milioni di euro.

Con Decisione n. C(2010)4470 del 24 giugno 2010, la Commissione Europea ha concesso un contributo finanziario pari al 10% dell’importo dei lavori di *“Adeguamento della galleria San Pellegrino (SS n. 675 Umbro-Laziale) e della galleria Colle Capretto (SS n. 3 bis Tiberina) sulla E45 alle prescrizioni di sicurezza per le gallerie nella rete stradale transeuropea”*. In data 05/08/2010, l’Ispettorato Generale per i Rapporti Finanziari con l’Unione Europea del Ministero dell’Economia e delle Finanze – su indicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell’Agenzia TEN-T – ha provveduto a trasferire ad ANAS la somma di circa 0,5 milioni di euro quale anticipo del contributo finanziario comunitario. Il contributo totale sarà commisurato alle somme effettivamente spese e dichiarate alla Commissione Europea in fase di presentazione del rendiconto finale previsto per dicembre 2011.

L’intervento *“Adeguamento della Galleria stradale Montecrevola sulla SS 33 del*

*Sempione E62 alle prescrizioni di sicurezza per la gallerie nella Rete stradale trans europea*”, con decisione finanziaria n. C(2009)4491 del 4 giugno 2009 aveva ottenuto un cofinanziamento pari a 1,2 milioni di euro. Tale contributo è stato annullato da parte dell’Agenzia Esecutiva TEN-T in quanto l’intervento, a causa dell’esiguo ammontare dei fondi assegnati alla manutenzione straordinaria, non risulta inserito nella programmazione ANAS. La restituzione della somma di 0,6 milioni di euro incassata a titolo di prefinanziamento, è stata effettuata nei confronti dei Servizi Finanziari della Commissione Europea nel marzo 2011.

#### **5.6. Licenze e concessioni**

Nel corso dell’anno 2010 sono proseguiti le azioni tese al miglioramento e all’efficientamento della gestione amministrativa dei rapporti con l’utenza e relativi al settore licenze e concessioni (accessi, attraversamenti, impianti pubblicitari, ecc.), il cui esito è stato già riconosciuto, nella scorsa Relazione, come strettamente legato ad una piena conoscenza del territorio, nonché al flusso informativo intercorrente tra le unità deputate alla gestione amministrativa e quelle dedicate al presidio delle strade in gestione ANAS.

Al riguardo, il Consiglio di Amministrazione in data 24 giugno 2010 ha affermato che, il “censimento a fini amministrativi” – così come impostato dal Gruppo di Lavoro e testato nel Compartimento pilota di Aosta – costituisce la miglior risposta possibile rispetto alle esigenze di efficientamento gravanti su un fondamentale ambito gestionale proprio della Società; ha dato mandato, altresì, a proseguire le attività di censimento sul territorio, ad iniziare dai Compartimenti di Potenza, Bari e Firenze.

Il fenomeno dell’abusivismo (utilizzo di spazi, di accessi, di impianti pubblicitari ecc. senza concessioni e/o licenze) risulta confermato, così come la relativa prospettiva di miglioramento nella gestione e nei ricavi.

L’argomento ha interessato il Collegio Sindacale che ha voluto, nel corso dell’anno 2011, a sentire i responsabili della funzione preposta. Con gli stessi ha condiviso l’impostazione adottata e l’importanza del progetto con i ritorni attesi in termini di ripristino della legalità e tutela aziendale, oltre all’ulteriore beneficio in termini di riallineamento degli archivi e dei controlli anagrafici (utili ad una corretta fatturazione).

Tenuto conto delle restrizioni sulle possibilità di impiego del personale, che avevano notevolmente rallentato il processo, alle quali si è aggiunta la difficoltà nell’assunzione di nuove risorse umane a tempo determinato, si è valutata l’ipotesi di un affidamento esterno dell’Operazione in argomento.