

5. AREE DI ATTIVITÀ

5.1. Progettazione

La Direzione Centrale Progettazione gestisce il ciclo completo delle attività di progettazione e controllo dei progetti per le nuove opere. La progettazione degli interventi viene curata a partire dallo studio di fattibilità, attraverso i vari livelli progettuali (preliminare, definitivo, esecutivo) sino alla fase di predisposizione del bando d'appalto per la realizzazione delle opere. L'attività comprende anche la fase di istruttoria e verifica delle progettazioni redatte dagli aggiudicatari di appalti integrati e/o contraenti generali e il supporto tecnico specialistico per le perizie di variante che si rendono necessarie in corso di esecuzione.

La Direzione Centrale Progettazione gestisce, inoltre, il processo di Pianificazione Trasportistica a supporto della progettazione, della programmazione e sviluppo della rete.

Rientrano tra i compiti svolti lo sviluppo della progettazione degli interventi della "Legge Obiettivo" e la progettazione dell'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria.

5.1.1. Le attività tecniche del 2011

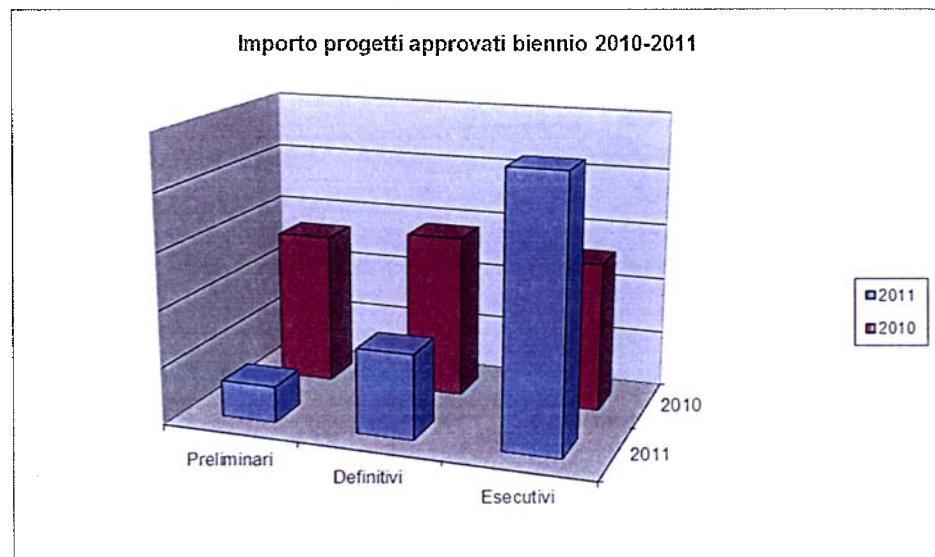
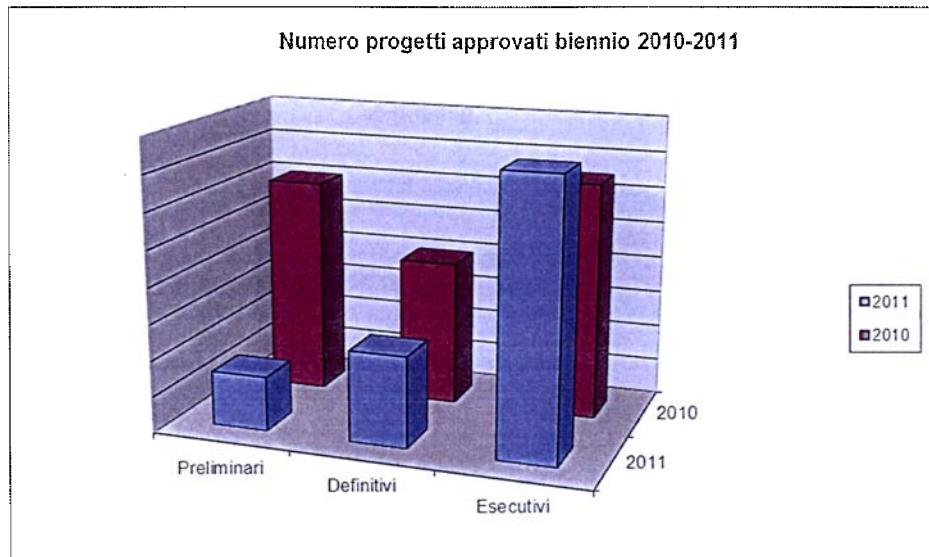
Nel corso del 2011 sono state svolte attività su 81 interventi a vari livelli di avanzamento progettuale, per un valore complessivo di 16.334 milioni di euro. In particolare tali attività hanno riguardato 17 progetti preliminari per un importo di 3.623 milioni di euro, 44 progetti definitivi per un importo di 9.356 milioni di euro e 20 progetti esecutivi per un importo di 3.355 milioni di euro.

Inoltre, l'ANAS ha svolto attività di "service" per le Società partecipate ANAS che hanno riguardato in particolare l'istruttoria per la verifica della progettazione sviluppata dai Contraenti Generali per gli interventi relativi all'«Asse viario Marche Umbria-Quadrilatero di penetrazione» per conto della Società Quadrilatero Marche-Umbria, l'assistenza tecnica alla Società Autostrade del Lazio per la progettazione definitiva per prestazione integrata degli interventi del Corridoio Intermodale Roma-Latina e del Collegamento Cisterna-Valmontone e il supporto tecnico amministrativo alla Società Autostrada del Molise per l'iter procedurale della progettazione preliminare e studio di impatto ambientale, avviato presso gli Enti competenti del "Collegamento viario compreso tra lo Svincolo di San Vittore sull'autostrada A1 e la città di Campobasso".

Oltre a tali attività la Direzione Centrale Progettazione ha fornito supporto tecnico all'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali con istruttorie eseguite su progetti e perizie di variante relativi a interventi delle Concessionarie autostradali.

5.1.2. *Gli interventi approvati*

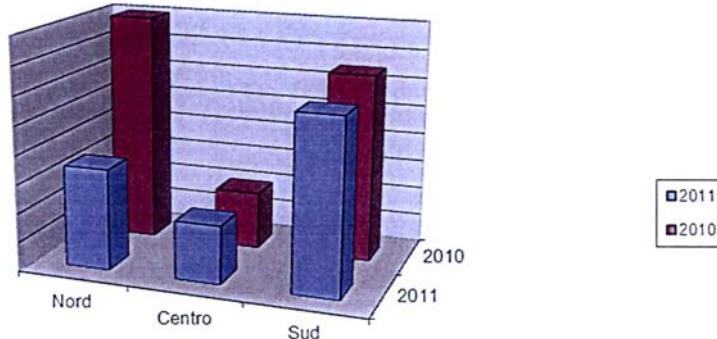
Durante l'anno 2011, la Direzione Centrale Progettazione, ha proposto per l'approvazione n. 23 progetti per un importo complessivo di circa 3.391 milioni di euro.



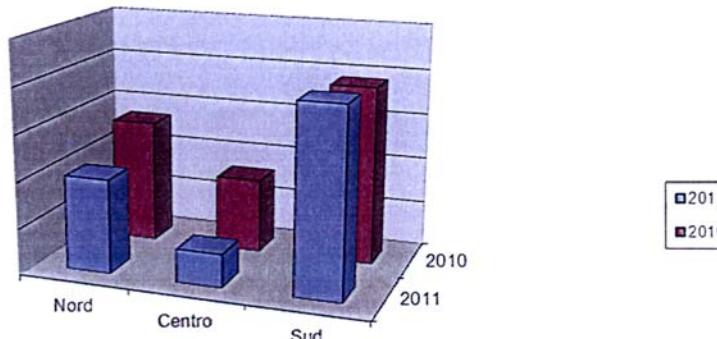
(in milioni di euro)

Progetti	Approvati nel 2011	Importi 2011	Approvati nel 2010	Importi 2010
Preliminari	3	315,61	12	1.343,18
Definitivi	5	738,47	8	1.434,54
Esecutivi	15	2.336,84	13	1.305,64
Totali	23	3.390,92	33	4.083,36

Numero progetti approvati biennio 2010-2011 suddiviso per area geografica



Importo progetti approvati biennio 2010-2011 suddiviso per area geografica



Area geografica	Progetti 2011	Importi 2011	Progetti 2010	Importi 2010
Nord	7	1.017,15	16	1.346,17
Centro	4	360,65	4	805,49
Sud (ex Sud + Progetti speciali Sud) (*)	12	2.013,12	5	314,32
Totali	23	3.390,92	33	4.083,36

(*) Nota: durante il 2010, le competenze dell'Area Progetti Speciali Sud erano relative agli interventi afferenti alla regione Calabria (comprese la S.S. 106 "Ionica" e la S.S. 182 "Trasversale delle serre Calabre") e relativi alla Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria; ad inizio 2011, il nuovo assetto della Direzione Centrale Progettazione, ha previsto l'accorpamento dell'Area Progetti Speciali Sud con l'Area Sud nell'Unità Coordinamento Sud.

Oltre alle suddette approvazioni, nel corso del 2011 ANAS ha redatto e inviato per l'approvazione della Società partecipata Autostrade del Lazio, il progetto definitivo del "Collegamento autostradale A12 Roma-Civitavecchia-Tor d'E Cenci" per un importo pari a 498 milioni di euro.

Sono stati inoltre inviati per l'approvazione del Commissario Delegato i progetti per gli appalti integrati di 8 lotti dell'itinerario Sassari-Olbia per un importo complessivo di 937 milioni di euro.

Infine, a supporto della Direzione Centrale Finanza di Progetto e Concessioni Autostradali, sono state completate, ai fini dell'approvazione, n. 22 progettazioni sviluppate internamente e n. 7 istruttorie relative agli interventi di ampliamento e nuova realizzazione delle Aree di Servizio sulle Autostrade A3 Salerno-Reggio Calabria, A33 Asti-Cuneo, A19 Palermo-Catania e Nuova Strada ANAS n. 339 Catania-Siracusa.

5.1.3. Studi trasportistici e studi di fattibilità

Riguardo alla redazione di studi di fattibilità, pianificazione, studi trasportistici ed analisi costi-benefici, nel corso del 2011 sono state sviluppate attività di progettazione interna, istruttoria ed indirizzo e controllo relative a 4 studi di fattibilità, studi trasportistici ed analisi dei costi e dei benefici, relativi a 4 interventi infrastrutturali nonché istruttoria ed indirizzo e controllo in merito a studi trasportistici ed analisi dei costi e dei benefici a supporto di Enti esterni o altre Direzioni, relative a 9 interventi infrastrutturali.

5.1.4. Gare avviate

Durante l'anno 2011 sono state pubblicate 9 gare per lavori, finanza di progetto e concessione, di competenza della Direzione Generale, per un importo a base d'appalto complessivo di 3.777 milioni di euro. Le gare per lavori, finanza di progetto, progettazione e contratti misti aggiudicate in via provvisoria nel corso del 2011, sono state 19, per un importo complessivo a base d'asta di 1.371 milioni di euro.

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 2011 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 2011

Nel corso del 2011, 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 2011 facendo riferimento alla suddivisione per aree geografiche.

Avanzamento lavori nuove costruzioni al 31.12.2011

(in milioni di euro)

Area geografica	Importo progetti			% Avanzamento	
	N.	Totale	Di cui lavori	Importo	%
Nord	33	1.998,01	1.583,93	690,32	43,58%
Centro	29	1.147,92	978,74	492,92	50,36%
Sud	50	7.366,66	6.527,48	3.267,02	50,05%
Totali	112	10.512,59	9.090,15	4.450,26	48,96%

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 maggiore 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 con l'intervenuta Legge Obiettivo del 2001, 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. Già nel 2003 sono stati consegnati i lavori del Primo Macrolotto tra Atena Lucana e Sicignano degli Alburni, primo esempio in Italia di affidamento a Contraente Generale.

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 2011 gli stanziamenti disponibili per la nuova autostrada Salerno-Reggio Calabria sono ammontati a 7,43 miliardi di euro, ed hanno garantito il finanziamento di tutti gli interventi finora attivati. Ad oggi ai finanziamenti già disponibili vanno aggiunti ulteriori 217 milioni di euro relativi al Piano per il Sud. Per la realizzazione degli interventi in fase di progettazione ed acquisizione pareri, per un'estesa complessiva di circa 58 km, sono ad oggi ancora necessari 3,10 miliardi di euro.

In sintesi, a tutto il 31 dicembre 2011, dei 443 Km dell'intero tracciato dell'Autostrada Sa-Rc, circa 385 Km, pari a circa il 87%, risultavano caratterizzati da lavori ultimati o in fase di esecuzione; di questi, circa 242 km risultavano fruibili (il 54,6% dell'intero tracciato), circa 118 km in fase di esecuzione e circa 25 km in gara/appaltati e non cantierati. I restanti 58 km (13,1% del tracciato) riguardano interventi in fase di progettazione e/o di acquisizione pareri.

Molto impegnativo è stato, nel corso anche del 2011, il contrasto alle infiltrazioni mafiose che hanno causato notevoli ritardi nella costruzione dell'autostrada.

• **La Statale 106 "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 32 chilometri e sono in corso di esecuzione i lavori di adeguamento a 4 corsie 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 (Tipo III CNR), e circa 12 chilometri del Megalotto 2, tra Simeri Crichti e Borgia, in provincia di Catanzaro (tipo "B" D.M. 5 novembre 2001), mentre sono in corso le procedure di gara per i lavori di completamento del tratto in variante in corrispondenza dell'abitato di Roccella Jonica (tipo "B" D.M. 5 novembre 2001).

Sono in corso di progettazione 9 interventi per circa 15,86 miliardi di euro.

• **La Statale 640 "di Porto Empedocle"**

La Statale 640 ha un'estensione complessiva di 74 chilometri, inizia a Porto Empedocle, attraversa la Valle dei Templi a sud della Città di Agrigento e, dopo aver interessato i territori di numerosi Comuni delle Province di Agrigento e Caltanissetta, termina innestandosi sull'Autostrada A19 "Palermo-Catania" tra Caltanissetta ed Enna. L'intero tratto è oggetto di lavori consistenti nel raddoppio dell'attuale piattaforma stradale, alcuni in variante, finalizzato al sostegno dello sviluppo economico e territoriale della Sicilia. Tale adeguamento è previsto con sezione del tipo B delle norme di cui al D.M. 5 novembre 2001. Gli interventi previsti per la realizzazione dell'adeguamento della SS 640, sono costituiti da 2 Megalotti, già affidati a Contraente Generale per un investimento complessivo di circa 1,489 miliardi di euro. In data 10 novembre 2011 sono stati aperti al traffico i primi tre chilometri di strada ammodernata, dal km 13+200 al km 16+200. Da allora si susseguono aperture di tratti lungo la viabilità principale che secondaria.

Nel corso dell'anno 2012 sono stati aperti al traffico ulteriori 21 km, per un totale di 24 km, che rappresentano l'80% del totale.

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 e autostradale di interesse nazionale, nel 2011 l’ammontare che ANAS ha messo a disposizione per manutenzione ordinaria è stato pari a circa 223 milioni di euro per l’intera rete di 22.000 km, resi tutti disponibili fin dal 1° gennaio 2011.

Per i progetti di manutenzione straordinaria, solo ad aprile 2011, a fronte dell’erogazione dei fondi da parte dello Stato, è stata data attivazione al Contratto di Programma 2010, siglato nel luglio del 2010; i lavori di Manutenzione Straordinaria previsti dal Contratto di Programma 2010 ammontano a circa 208 milioni di euro.

Il Contratto di Programma 2011 è stato stipulato in data 9 maggio 2011 e, inoltre, a maggio 2011 è stato stipulato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Contratto di Programma 2011, successivamente soggetto ad atto di rettifica in data 29 febbraio 2012 per recepire la diversa copertura finanziaria stabilita da provvedimenti normativi emanati successivamente alla stipula. Il predetto Contratto di Programma prevede interventi di manutenzione straordinaria per 137 milioni di euro. In aggiunta a dicembre 2011 è stata formalizzata verso il Ministero delle Infrastrutture la richiesta di assegnazione dei fondi, per un importo pari a 172 milioni di euro, per la programmazione degli interventi da eseguire sulla rete stradale nazionale con appaltabilità 2012.

Nel corso dell’anno 2011, infine, sono proseguiti gli interventi di manutenzione straordinaria relativi al Contratto di Programma 2009.

Totale Nazionale	Manutenzione Ordinaria			
	2010		2011	
	N.	Importo M€	N.	Importo M€
Bandi di gara	527	180,14	641	259,74
Affidamenti diretti	787	25,67	733	27,88
Lavori consegnati	1.311	183,82	1296	212,91
Lavori ultimati	1.187	154,13	1002	177,93

Totale Nazionale	Manutenzione Straordinaria			
	2010		2011	
	N.	Importo M€	N.	Importo M€
Bandi di gara	181	126,31	241	179,11
Affidamenti diretti	95	1,84	125	3,46
Lavori consegnati	322	219,62	352	227,32
Lavori ultimati	368	250,68	316	194,39

Relativamente alla manutenzione straordinaria, si evidenzia come nonostante il ritardo nella ricezione dei fondi per il Contratto di Programma 2010, ANAS si è attivata per impegnare i fondi ricevuti riuscendo ad ottenere un generale incremento dell'attività 2011 rispetto al 2010, ad eccezione dell'ultimazione dei lavori, attività che è stata fortemente influenzata dal suddetto ritardo.

In particolare, è possibile evidenziare, rispetto ai risultati dell'anno precedente:

- un incremento negli importi dei bandi di gara pubblicati pari al 42%;
- un incremento del numero di lavori consegnati, pari al 9%;
- un calo del numero di lavori ultimati, pari al 14%.

Per quanto concerne la manutenzione ordinaria, nel 2011 si registra una tendenza alla razionalizzazione degli appalti; ciò si evidenzia con:

- aumento del 22% del numero dei bandi pubblicati, ma del 44% come importo;
- un minor numero di lavori consegnati (-1%) ma d'importo maggiore (+16%);
- un numero inferiore di lavori ultimati (-16%), ma d'importo sostanzialmente maggiore (+15%).

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 consolidato il percorso di sviluppo dei propri livelli di servizio e di efficientamento complessivo delle attività, sia gestionali che operative, già intrapreso nel 2010.

Obiettivi principali di tale attività sono stati, 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..

5.3.1. Manutenzione straordinaria

La Direzione Esercizio e Coordinamento del Territorio nel 2011 ha consolidato il processo di controllo degli avanzamenti degli interventi di manutenzione straordinaria gestiti da ANAS, a seguito delle azioni svolte nei mesi precedenti per la rivisitazione delle modalità di monitoraggio di tali interventi.

Le modalità di monitoraggio e controllo, introdotte nel corso dell'anno passato e che hanno trovato applicazione per gli interventi di manutenzione straordinaria del Piano 2007-2009, sono state attuate anche per gli interventi previsti dal Contratto di Programma 2010 al fine di garantirne una tempestiva realizzazione.

Il 25 novembre 2010 è stato presentato al Ministero delle Infrastrutture il Piano di Manutenzione Straordinaria delle Opere d'Arte e Gallerie, stralciato dal Piano MS 2011-2015, e che prevede la realizzazione d'interventi su ponti, viadotti e gallerie per un importo complessivo di circa 1.076 milioni di euro così suddiviso:

- interventi inerenti gallerie per 425 milioni di euro;
- interventi inerenti ponti e viadotti per 625 milioni di euro.

A fronte dell'assenza di finanziamenti specifici ricevuti dal Ministero, ANAS ha provveduto ad avviare alcuni dei lavori pianificati, utilizzando le risorse ricevute tramite Contratto di Programma; attraverso tali fondi ANAS ha finanziato interventi di risanamento strutturale di ponti e viadotti per un totale di 53 milioni di euro, di cui 32 tramite Contratto di Programma 2010 e 21 tramite Contratto di Programma 2011.

Il d.l. n. 78/2010, nell'ambito della manovra di correzione dei conti pubblici, ha introdotto la possibilità di pedagiamento della rete autostradale ANAS (autostrade e raccordi autostradali).

Le attività avviate nel 2010 per la selezione delle strade pedagiabili della rete ANAS, per la valutazione generale dello stato di tale rete e per 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, sono proseguiti e si sono concretizzate nel primo semestre 2011 con la programmazione degli interventi immediati di ripristino piano viabile e di riparazione delle barriere di sicurezza.

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, comunque, 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.

È 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

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.

5.3.2 Manutenzione ordinaria

La nuova impostazione di gestione della manutenzione ordinaria ha ormai consolidato il nuovo sistema di affidamenti mediante l'estensione dell'area territoriale di competenza del contratto, una 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.

È 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*

L'art. 15 del noto d.l. n. 78/2010 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 122 del 30 luglio 2010, ha previsto la possibilità di pedagiamento della rete autostradale ANAS.

In data 18 gennaio 2011, a seguito della pubblicazione del bando di gara avvenuto in data 13 settembre 2010, è stata aggiudicata, in via provvisoria, la gara per l'installazione del sistema di esazione del pedaggio sulle autostrade e raccordi autostradali in gestione diretta di ANAS S.p.A. L'aggiudicazione definitiva potrà avvenire solo dopo l'emanazione del previsto DPCM di cui alla normativa sopra richiamata.

Nel corso del 2011 ANAS ha effettuato diverse valutazioni finanziarie in merito all'applicazione del pedaggio sulla rete autostradale in gestione diretta. I relativi piani economico-finanziari sono stati comunicati ai Ministeri competenti ai fini delle opportune valutazioni.

Si è ancora in attesa dell'emanazione del D.P.C.M. previsto dal suddetto art. 15, che conterrà l'elenco delle tratte da assoggettare a pedaggio e le modalità operative.

5.4. Attività ulteriori di ANAS

5.4.1 *Contributi europei*

La gestione delle attività relativamente agli interventi inseriti nel Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006 e finanziati con le risorse liberate dalla rendicontazione degli interventi volano (ovvero interventi già finanziati con risorse ANAS le cui spese sono state rendicontate per alimentare il sistema dei rimborsi), ha interessato la raccolta delle informazioni per il monitoraggio dell'avanzamento finanziario, procedurale e fisico con particolare riguardo all'assunzione degli impegni giuridicamente vincolanti, nel rispetto delle modalità per la gestione degli interventi finanziati con le risorse liberate emanate dal Ministero dello Sviluppo Economico nel 2009 e 2010 e aggiornate dal Gruppo di Lavoro sulle Risorse Liberate nel marzo del 2011.

Il Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità 2007-2013-Linea di Intervento

II.1.2 "Potenziamento dei collegamenti stradali e autostradali" comprende cinque interventi ANAS per un importo totale ammissibile di circa 452 milioni di euro come stabilito, da ultimo, con decreto dirigenziale dell'Autorità di Gestione (AdG) n. 9557 del 2 novembre 2011. Con cadenza bimestrale, sono state svolte le attività di monitoraggio dei dati procedurali, finanziari e fisici in conformità con la normativa vigente in materia.

La gestione delle attività collegate all'istruttoria dei finanziamenti ha visto, in particolare, nel corso del 2011, l'approvazione da parte della Commissione Europea con Decisione C(2011)7341def. del 24 ottobre 2011, del Grande Progetto "SS 106 *Jonica - Megalotto 4, raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo-Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534*" (presentato dall'Autorità di Gestione in data 3 dicembre 2009, ai sensi del Regolamento (CE) n.1083/2006) e del relativo contributo finanziario del Fondo europeo di sviluppo regionale, fissando a circa 179 milioni di euro l'importo al quale applicare il tasso di cofinanziamento.

Con decreto dirigenziale dell'AdG n. 6892/R.U. del 28 luglio 2011 è stata dichiarata l'ammissibilità al cofinanziamento di un ulteriore intervento ANAS denominato "SS 96 Barese-Tronco Variante di Altamura – SS 99 di Matera-Tronco: Altamura-Matera. Lavori di adeguamento alla sez. III C.N.R. – I Lotto SS. 96 dal km 84+154 (inizio Variante di Altamura) al km 81+300 (innesto con SS 99)", localizzato nella regione Puglia. In data 21 settembre 2011, l'AdG ha presentato alla Commissione Europea il Grande Progetto «SS 96 "Barese" – Tronco: Gravina – Bari Completamento dell'itinerario con adeguamento della sezione stradale» relativo ai tre interventi ANAS sulla direttrice della SS 96 già dichiarati ammissibili dalla stessa, al fine dell'approvazione del contributo del Fondo europeo di sviluppo regionale, a norma del Regolamento (CE) n. 1083/2006.

In data 1 agosto 2012 la Commissione Europea ha emesso la Decisione C(2012) 5565 finale di approvazione del Grande Progetto SS 96 e del relativo contributo finanziario del Fondo europeo di sviluppo regionale, fissando a circa 237 milioni di euro l'importo al quale applicare il tasso di cofinanziamento.

Con lo stesso decreto dirigenziale n. 6892/R.U. del 28 luglio 2011 l'AdG ha accolto la comunicazione del maggio 2011 con la quale la Commissione Europea, Direzione Generale Politica Regionale dichiarava l'inammissibilità della domanda di cofinanziamento dell'intervento, localizzato nella regione Sicilia, "S.S.V. *Licodia Eubea-Libertinia – A19 PA-CT II Stralcio funzionale. Svincolo Regalsemini-svincolo San Bartolomeo (escluso)*" - che era già stato dichiarato ammissibile con decreto dirigenziale n. 12656 del 4 novembre 2009 e da ultimo con il decreto dirigenziale n. 10288/R.U. del 27 settembre 2010, per un importo di circa 107 milioni di euro, dall'Autorità di Gestione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto

con le altre competenti Autorità dello Stato Italiano - sostenendo la mancanza di rispetto dei criteri del QSN e di coerenza del progetto con la strategia ed i principi di applicazione del PON.

In relazione al Programma Operativo Regionale Sicilia 2007-2013, l'Autorità di Gestione regionale ha presentato alla Commissione Europea il Grande Progetto, già finanziato con il Fondo per le Aree Sottoutilizzate, *"Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19-SS 640 di Porto Empedocle - Ammodernamento e adeguamento alla cat. B del D.M. 5 novembre 2001 dal km 9+800 allo svincolo con l'A19"*. In data 14 novembre 2012 la Commissione Europea ha emesso la Decisione C(2012) 8127 final di approvazione del Grande Progetto e del relativo contributo finanziario del Fondo europeo di sviluppo regionale, fissando a circa 427 milioni di euro l'importo al quale applicare il tasso di cofinanziamento.

Nell'ambito della gestione del Programma Operativo Regionale Campania 2007-2013, in data 8 dicembre 2011 la Commissione Europea con Decisione C(2011)9117 definitiva ha approvato il Grande Progetto *"SS 268 del Vesuvio-Lavori di costruzione del 3º tronco, compreso lo svincolo di Angri"*, presentato ai sensi del Regolamento (CE) 1083/2006 dall'Autorità di Gestione della Regione Campania in data 17 febbraio 2010, ed il relativo contributo finanziario del Fondo europeo di sviluppo regionale, fissando a circa 53 milioni di euro l'importo al quale applicare il tasso di cofinanziamento.

L'ANAS, a seguito dell'approvazione da parte della Commissione Europea in data 6 ottobre 2011 del pacchetto legislativo relativo alla Politica di Coesione per il periodo 2014-2020, ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di essere coinvolta nella costruzione e progressiva definizione del quadro di programmazione per i successivi documenti di strategia nazionale, al fine sia di fornire un concreto contributo alla delineazione degli aspetti relativi al settore stradale, sia di avviare per tempo la pianificazione delle proprie attività.

Con riferimento al Programma *"Rete Transeuropea di Trasporto"* (Ten-T), rispettivamente a luglio 2011 e a dicembre 2011, in relazione alla partecipazione ANAS alla *Call for Proposals 2009*, sono state completate le presentazioni alla Commissione Europea con la validazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dei rendiconti finali degli interventi:

- *"Grande Raccordo Anulare di Roma (GRA), Quadrante Nord Ovest, adeguamento a tre corsie del tratto compreso tra il km 11+250 e il km 12+650, lavori di completamento"* cofinanziato dalla Commissione Europea con Decisione C(2009)7986 del 21 ottobre 2009, per un importo di spese ammissibili di circa 32 milioni di euro; nel gennaio 2012 è stato versato all'ANAS dall'IGRUE, tramite il Servizio di Tesoreria Centrale dello Stato,

il saldo del contributo pari a € 1.131.610,00; l'acconto del contributo pari a € 1.490.500,00 era stato incassato nel 2009;

- “*Adeguamento della Galleria San Pellegrino (SS 675 Umbro-Laziale) e della Galleria Colle Capretto (SS 3bis Tiberina) sulla E45 alle prescrizioni di sicurezza per le gallerie nella rete stradale transeuropea*”, cofinanziato dalla Commissione Europea con Decisione C(2010)4470 del 24 giugno 2010, così come modificata dalla Decisione C(2011)592 del 28 gennaio 2011, per un importo di spese ammissibili di circa 5,3 milioni di euro; a maggio 2012 l'ANAS ha ricevuto l'accropato tramite il Servizio di Tesoreria Centrale dello Stato del saldo del contributo pari a € 25.912,37; l'acconto del contributo pari a € 502.000,00 è stato incassato nell'agosto 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 intelligenti nel settore stradale, a seguito dell'approvazione da parte della Commissione Europea del Rapporto Finale finanziario ed esecutivo relativo agli anni 2007-2009 per un importo lavori di circa 7,8 milioni di euro, nel febbraio 2012 è stato ricevuto tramite il Servizio di Tesoreria Centrale dello Stato l'accropato del saldo del contributo di € 704.568,80; l'anticipo del contributo di € 603.610,00 era stato incassato nel luglio 2009.

Con riferimento alla partecipazione ANAS al Progetto EasyWay Fase II (Decisione C(2010)9675 final del 21 dicembre 2010), è stato predisposto il Rendiconto Provvisorio delle spese per l'anno 2011 e sono state aggiornate le previsioni di spesa del 2012. Il contributo indicativo previsto per i progetti ANAS è di circa 0,9 milioni di euro, su un importo lavori totale di circa 5 milioni di euro.

A febbraio 2011 a Bruxelles, l'ANAS, nell'ambito del “TEN-T Project Management Workshop” promosso dall'Agenzia Esecutiva della Commissione Europea per la Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T), cui hanno partecipato oltre ad esponenti di diversi servizi europei, i rappresentanti di Ministeri, Amministrazioni e società del settore Trasporti dei vari Paesi membri dell'Unione Europea che beneficiano dei finanziamenti TEN-T, ha ottenuto un riconoscimento di particolare significato. In tale occasione, è stato, infatti, presentato il modello organizzativo esistente in ANAS per la gestione dell'iter di finanziamento dei progetti che beneficiano di contributi europei a valere sul Programma TEN-T che è stato considerato dall'Agenzia TEN-T una “Good practice” e proposto per l'implementazione presso altri beneficiari.

Il contributo dell'ANAS al Processo di Revisione, da parte della Commissione Europea, della Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T), è proseguito nel 2011 con le attività di supporto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la definizione

della proposta italiana di “Comprehensive Network” stradale (*Rete Globale che comprende una fitta rete ferroviaria, stradale, portuale, aeroportuale e di vie navigabili interne in gran parte costituita dalle corrispondenti reti nazionali*) e nell’ambito del processo negoziale in corso presso le Istituzioni europee, avviato dopo la presentazione, il 19 ottobre 2011, da parte della Commissione Europea della proposta di decisione circa i futuri orientamenti comunitari per le Reti TEN-T e della proposta che istituisce il nuovo meccanismo finanziario Connecting Europe Facility.

Nel corso del 2011, sono state curate le attività di rappresentanza dell’ANAS alla Conferenza Europea dei Direttori delle Strade (CEDR), ottenendo il riconoscimento comune per le attività di coordinamento del Thematic Domain Construction nel corso del Governing Board di Lucerna del 27 ottobre 2011. In tale occasione il CEDR, visto l’impegno e le attività svolte nei vari gruppi di studio, ha proposto e deliberato la partecipazione dell’ANAS allo Strategic and Planning Group incaricato della definizione della nuova Programmazione Strategica 2013-2017.

5.5. Licenze e concessioni

Nel corso del 2011, l’efficientamento della gestione amministrativa del settore licenze e concessioni si è concretizzato nella prosecuzione/estensione del cosiddetto “Censimento”; un’operazione, quest’ultima, già validata dal vertice della Società come miglior risposta possibile rispetto a due insopprimibili esigenze aziendali:

- 1) acquisizione di una piena conoscenza del territorio;
- 2) regolarizzazione dei rapporti con l’utenza per l’ambito di riferimento, gravato, in misura non trascurabile, da fenomeni di abusivismo.

Quanto al merito del progetto, la sua validità è asseverata dai risultati definitivi del Compartimento pilota di Aosta, che ha visto, nel corso del 2011, il completamento delle attività. Infatti, la quantità di ‘interferenzÈ private su strada censite e risultate non presenti nelle base dati aziendali è stata di una portata tale (per gli accessi/passi carrabili: 44% del censito; per gli impianti pubblicitari: 53%) da far apparire, comunque, meritevole di prosecuzione l’intero ciclo gestionale con lo svolgimento di tutta la cosiddetta attività “post-censimento”, pur dovendosi affrontare prevedibili criticità amministrativo-procedurali attinenti, soprattutto, alla sanabilità dell’interferenza e all’attivazione dei meccanismi sanzionatori contemplati dal Codice della Strada. Un’ultima notazione: il fatto che ben il 30% dei mezzi pubblicitari censiti come “non noti” sia stato spontaneamente rimosso prima dell’invio della formale diffida da parte di ANAS, conferma che, pur dovendosi tenere conto della peculiarità socio-ambientale del Compartimento pilota, è l’esistenza stessa di un’attività di presidio materiale della strada da parte