

Costante è stata la presenza di ANAS anche al tavolo di Viabilità Italia nelle fasi operative dove è stata sempre assicurata una costante informazione sullo stato della viabilità di competenza.

Infomobilità e Sale Operative Compartimentali

La Sala Operativa Nazionale (SON), in sinergia con le Sale Operative Compartimentali (SOC), è lo strumento di cui ANAS si è dotata per la raccolta e l'analisi in tempo reale delle informazioni sullo stato della viabilità di competenza, al fine di attivare idonei provvedimenti per la sicurezza e la scorrevolezza della circolazione.

La costante implementazione delle tecnologie presenti sul territorio, la realizzazione di nuovi impianti e la concretizzazione delle sempre maggiori potenzialità offerte dai sistemi informativi attraverso le sistematiche ottimizzazioni dei sistemi di gestione ha rappresentato per ANAS una delle principali leve per ottenere un significativo miglioramento della gestione della propria rete stradale.

Si è rafforzato e stabilizzato l'utilizzo dei sistemi e delle procedure operative da parte delle Sale Operative Compartimentali e si è perfezionata l'attività di coordinamento e di sintesi delle informazioni della Sala Operativa Nazionale che consente di trasmettere e rendere disponibili per la comunicazione esterna le informazioni sul traffico in tempo reale sia attraverso i canali radio di pubblica utilità (CCISS - Isoradio) sia attraverso il sito istituzionale, il sistema VAI, la piattaforma informatica ANAS (con informazioni sul web con la tv digitale e le radio locali) e il Numero Verde 841.148.

Coordinamento emergenze

È proseguita l'attività del Coordinamento Emergenze, anche attraverso frequenti contatti con il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile al fine di individuare sinergie e modalità operative comuni.

In particolare nel mese di novembre il Sistema Nazionale di Protezione Civile è stato allertato i giorni 3 e 4 novembre per intense precipitazioni piovose in diverse Regioni, il giorno 7 novembre per un allarme "ciclone" sulla costa sud orientale della Sicilia.

Per ultimo nei giorni 26 - 31 dicembre intense precipitazioni nevose hanno interessato molte Regioni del centro nord. Il CO.EM ANAS è stato costantemente attivo ed in contatto con i sistemi di emergenza del Dipartimento Nazionale della Protezione Civile e della Polizia Stradale.

La sicurezza in galleria

A partire dal 12 giugno 2012, è stato individuato, all'interno dell'azienda, un unico soggetto che coordini i processi interni relativi al tema della Sicurezza in Galleria. L'unità Organizzativa Gallerie e Impianti Tecnologici della DCECT, già deputata formalmente a intrattenere rapporti con la Commissione Permanente Gallerie istituita presso il CSLPP, è interessata a esprimere pareri sull'omogeneità degli interventi previsti, sia durante l'iter progettuale che al termine dei lavori.

Attraverso l'Ods n. 6 del 20/02/2014 è stato istituito il Servizio Impianti Tecnologici quale soggetto responsabile del coordinamento e della standardizzazione dei processi e delle scelte aziendali inerenti la tutela della sicurezza nelle gallerie in esercizio e di nuova realizzazione e dello sviluppo degli impianti tecnologici della rete stradale.

Le Linee Guida per la progettazione della sicurezza nelle gallerie, aggiornate nel 2009 dalla sinergia tra la Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio e la Direzione Progettazione, costituiscono attualmente un valido punto di riferimento per i progettisti e per le imprese impiantistiche che operano nel settore.

L'introduzione delle gallerie stradali fra le attività di prevenzione incendi dei VVF attraverso il D.P.R. 151/11 e ss.mm. ii. ha evidenziato il problema dell'assenza di un unico e organico riferimento normativo per le gallerie non appartenenti alla rete Trans-Europea.

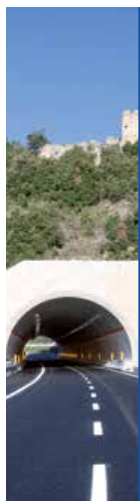


RELAZIONE SULLA GESTIONE



89

BILANCIO INTEGRATO 2014



RELAZIONE SULLA GESTIONE



90

BILANCIO INTEGRATO 2014

Da questo punto di vista ANAS è impegnata a supportare un tavolo tecnico che faciliterà la definizione di una norma specifica riguardante tutte le gallerie del territorio nazionale e il Responsabile dell'Unità Organizzativa Impianti Tecnologici partecipa al gruppo di lavoro istituito presso il Comitato Elettrotecnico Italiano all'emissione di una specifica norma tecnica di Legge sugli impianti elettrici in galleria.

Relativamente al D.P.R. 151/11, la DCECT coordina le azioni volte alla consegna della documentazione della prevenzione incendi di tutte le gallerie stradali di lunghezza superiore a 500 metri presso i competenti comandi provinciali dei VVF.

Sull'esperienza dell'adeguamento delle gallerie della rete ANAS lombarda, sempre in collaborazione con la Direzione Centrale Finanza, sono in avanzata fase di studio diverse altre soluzioni relative al Project Financing.

La DCECT cura i rapporti con la Commissione Sicurezza Gallerie per tutte le attività elencate dal D.Lgs. 264/06 con particolare riferimento alla Messa in Esercizio Definitivo delle gallerie di Nuova Realizzazione o Esistenti per il raggiungimento degli standard di sicurezza fissati a livello Comunitario e assiste le competenti delegazioni Ispettive che verificano gli standard, i livelli esistenti nonché il grado di avanzamento del predetto Decreto.

Sono in continuo aggiornamento sia l'elenco delle gallerie ANAS sulla rete TEN-T sia quello dei Responsabili della Sicurezza Gallerie.

Continua la fattiva collaborazione con la Commissione Permanente Gallerie per l'espletamento di tutte le attività previste dal D.Lgs. 264/06.

Il D.Lgs. 264/06, nel recepire la Direttiva Europea 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea, fissa nel 30 aprile 2019 la data ultima per l'adeguamento delle gallerie esistenti ai requisiti minimi di sicurezza previsti. Il rispetto di tale scadenza è oggetto della massima cura congiunta sia di ANAS che di Ministero Concedente. A tal proposito il Servizio Impianti Tecnologici cura i progetti esecutivi per l'adeguamento delle gallerie, non solo della rete TEN, in modo da darne una veste omogenea. Non appena risultano disponibili le risorse economiche, i lavori di adeguamento vengono progettati e pubblicate le relative gare secondo le priorità previste nel Piano Decennale degli interventi di Manutenzione Straordinaria.

Parte dei fondi stanziati con la Legge n° 98 del 9 agosto 2013 (conversione in Legge del D.L. n° 69 del 21 giugno 2013 - Decreto del Fare) hanno consentito di indire le gare per la realizzazione dei primi tre interventi (per un totale di circa 46 €/milioni) rispettando i tempi previsti dalla convenzione siglata il 31 luglio 2013 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ANAS. Sono in corso di preparazione gli atti per l'appalto di ulteriori due lavori nelle gallerie, Appia Antica situata sul GRA A90 e la Condò situata sulla Tangenziale di Lecce S.S. 694 (per ulteriori 16 €/milioni circa).

Utilizzando i fondi stanziati con la Legge 164/2014 sono state pubblicate le gare per l'esecuzione di 21 lavori di adeguamento impiantistico delle gallerie per un totale di circa 56 €/milioni.

Sono, inoltre, in fase di pubblicazione o appaltabilità 7 interventi per un importo totale di circa 26 €/milioni finanziati con la Legge di stabilità 2014 n. 147/2013.

La DCECT proseguirà, con l'assistenza delle altre componenti aziendali che dovranno fornire la documentazione prevista secondo gli standard richiesti, a sottoporre le ulteriori Messe in Esercizio Definitivo (con particolare riferimento alle gallerie della Salerno-Reggio Calabria) e a sottoporre alla Commissione i Piani ovvero i Progetti di Adeguamento prima dell'inizio dei lavori di adeguamento o di nuova realizzazione.

La gestione dei macchinari

Nel 2014 è completata l'attività di monitoraggio e censimento della flotta aziendale, predisponendo per la gestione dei mezzi e delle attrezzature l'applicativo MOS GM, che consente di correlare le informazioni relative all'anagrafica del mezzo ai cespiti aziendali. Tale applicativo consente oggi:

- di gestire le necessità delle unità territoriali mediante trasferimenti mirati, senza ricorrere ad approvvigionamenti sul mercato;
- la definizione delle necessità che sono alla base delle richieste di investimento;
- la predisposizione del budget aziendale;
- la definizione di modelli dimensionali delle unità territoriali;
- la pianificazione del rinnovo della flotta aziendale.

È in stato di completamento la fase di implementazione di MOS GM che sarà ultimata entro il primo semestre del 2015. Tale implementazione consentirà, nel medio e lungo periodo, di conseguire i seguenti benefici:

- una più mirata definizione del budget relativo alla flotta aziendale;
- un efficientamento di tutti i costi legati all'impiego dei mezzi, attrezzature ed impianti (costi di manutenzione, consumi, bolli ed assicurazioni).

La nuova procedura macchinari, unitamente all'applicativo MOS GM, consentirà un maggior controllo dei costi di gestione dei mezzi e delle attrezzature ANAS.

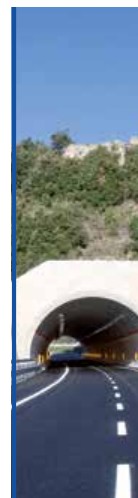
3.5 ATTIVITÀ CONNESSE ALLA GESTIONE DELLA RETE

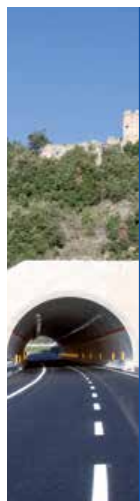
Anche nel corso del 2014, le attività connesse alla gestione della rete sono state oggetto di un impegno aziendale improntato ad un:

- efficientamento delle attività considerate "tradizionali" (rilascio di provvedimenti autorizzativi o concessori), quale base imprescindibile di ogni sviluppo ulteriore;
- affinamento della conoscenza delle esigenze dell'utenza stradale, in una logica non solo di offerta del "bene-strada" quale asset statico, ma di auspicabile proposizione della valenza "di servizio" dell'operato del gestore stradale, anche in rapporto alla mobilità terrestre e alle sue trasformazioni;



■ S.S. 675 "Umbro-Laziale" - Viadotto Fiacchignano





RELAZIONE SULLA GESTIONE



92

BILANCIO INTEGRATO 2014

- attento monitoraggio dell'evoluzione del quadro normativo, spesso modificato da una legislazione disorganica.
- A tal fine, ANAS ha assicurato una continua e trasparente interlocuzione con le sedi istituzionali e con le rappresentanze di categoria.

Nel settore *“Licenze, Concessioni e Pubblicità”*, la politica gestionale si è ulteriormente concentrata sulle attività legate alla cosiddetta Fase 4 del Progetto Censimento, con l'obiettivo di dare il massimo impulso verso la definizione delle posizioni *“di utenza statica”* da regolarizzare e mettere a reddito. Il relativo Servizio della Vice Direzione Commerciale ha svolto la propria funzione di primo supporto al Progetto Censimento, contribuendo al Project Management Office, struttura che coordina le attività operative con le strutture aziendali interessate al processo.

Il progetto è in fase attuativa in tutti i Compartimenti regionali con i primi risultati in termini di riacquisizione del presidio del patrimonio stradale gestito, oltre che di lotta all'abusivismo. Sono in corso interlocuzioni con il Ministero vigilante al fine di trovare soluzioni a fattispecie specifiche, per una migliore correlazione dell'apparato normativo rispetto ad un contesto territoriale in continua evoluzione.

Sempre in tema di contrasto del fenomeno dell'abusivismo pubblicitario, si è proseguito nel dialogo di collaborazione con l'Agenzia delle Entrate. Infatti, in virtù della Convenzione (SIATEL1), che consente di fruire dei dati presenti in Anagrafe Tributaria, è stato avviato, nell'ambito della cooperazione informatica, lo scambio di informazioni tese a debellare il fenomeno già nella sua fase embrionale, creando fattori deterrenti nella domanda di impianti sprovvisti della debita autorizzazione dell'ente proprietario della strada.

Sulla base dell'esperienza positiva rinvenuta dai progetti sperimentali in tema di pubblicità stradale, i quali si ispirano ai più ampi principi comunitari in tema di trasparenza e parità di trattamento nell'uso della cosa pubblica, e partendo dalla redazione di Piani delle posizioni esclusivamente su suolo demaniale, si sta proponendo di applicare la medesima esperienza a varie tratte che non dovrebbero presentare particolari difficoltà di gestione. Ciò a beneficio della trasparenza, della semplificazione dei sistemi di controllo dell'abusivismo, del coordinamento gestionale e, non da ultimo, del possibile incremento delle entrate per canoni pubblicitari. L'iniziativa sperimentale era stata contestata da associazioni di categoria del settore, senza però che si fossero registrati, al riguardo, ricorsi al Giudice Amministrativo.

Sul tema specifico dei canoni per accessi/passi carrabili su rete ANAS si è avuto, a maggio 2014, l'insediamento dell'apposito Gruppo di Lavoro previsto dall'art. 1 comma 531 Legge 147/2013 (Legge di stabilità 2014), sotto l'egida del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Fin dalle prime riunioni del Gruppo è emersa la volontà - di matrice interamente politica - di addivenire a profonde rivisitazioni legislative della materia, ben al di là del motivo contingente di istituzione del Gruppo stesso («risolvere il contenzioso derivante dal comma 23 dell'articolo 55 della Legge 27 dicembre 1997, n. 449»). Infatti dopo la pausa estiva il Gruppo non è più stato convocato ed è di lì a poco intervenuta, in sede di conversione in Legge del Decreto *“Sblocca-Italia”* (L. 164/2014), la radicale riforma dell'art. 55 citato, che introduce, a decorrere dal 1 gennaio 2015, nuovi criteri di determinazione delle somme dovute per molte tipologie di accessi sulle strade statali, vanificando così l'intento, sostenuto in precedenza dal socio unico e dagli stessi organi vigilanti, di incremento delle entrate proprie mediante regolarizzazione delle posizioni abusive. I corrispettivi a cadenza annuale, finora denominati *“canoni”*, saranno sostituiti con somme c.d. *“una tantum”* (determinate in base a modalità e criteri da fissarsi con Decreto Ministeriale e, comunque, di entità contingentata). È peraltro previsto dal legislatore che alle eventuali minori entrate di ANAS, conseguenti all'attuazione della nuova disciplina, si provveda nell'ambito delle risorse previste dal contratto di programma - parte servizi.

Nel settore *“Trasporti Eccezionali”*, l'attività, in considerazione delle novità normative introdotte dal D.P.R. 31/2013, ha continuato ad essere presidiata con la dovuta attenzione, soprattutto sui temi dell'uniformità, contenimento dei tempi di rilascio delle autorizzazioni, semplificazione e trasparenza.

I dati rilevati nel periodo 01/01/2014-31/12/2014, in analisi comparata con il 2013, soprattutto per gli effetti derivanti dall'introduzione delle nuove norme, indicano una netta riduzione del numero complessivo dei provvedimenti rilasciati

(autorizzazioni più nullaosta) da 90193 a 65153 (-27,76%). Il tempo medio di rilascio è sceso a 7,4 giorni lavorativi (8,0 nel 2013). Nel 2014 l'80% (kpi 60%) delle autorizzazioni per macchine agricole eccezionali è stato rilasciato in un tempo pari o minore a 10 giorni lavorativi kpi, l'88% (kpi 80%) delle restanti autorizzazioni sono state rilasciate entro 12 giorni lavorativi kpi.

Da gennaio 2014 l'applicazione Tewel ANAS per la gestione del processo trasporti eccezionali è stata implementata con la funzione di pagamento con bonifico; da marzo 2014 i clienti di trasporti eccezionali, in possesso di identificativo e password per l'accesso a Tewel, possono visualizzare e stampare le fatture relative ai versamenti effettuati; nel mese di giugno 2014 sono state introdotte nuove funzionalità all'applicativo Tewel per semplificare le procedure di richiesta delle autorizzazioni anche in ossequio alle disposizioni introdotte dal D.P.R. 31/2013. Sono inoltre in corso le attività per consentire il pagamento degli oneri dovuti anche con carta di credito.

Le attività vedono altresì un rilevante impegno della struttura sul tema dei pagamenti telematici. Dal 1° giugno è obbligatoria la pubblicazione, sul sito istituzionale degli Enti di cui all'art. 2 del D.Lgs. 82/2005, dell'IBAN, e contestualmente è stato reso obbligatorio accettare i pagamenti tramite bonifico. Sono quindi in corso, le attività per l'adozione del sistema più idoneo alle esigenze aziendali.

A settembre 2014 è stata emanata la seconda circolare da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (4214/RU) contenente Direttive per la corretta applicazione delle nuove norme regolamentari introdotte con il D.P.R. 31/2013. Tali disposizioni hanno determinato la necessità di rielaborare la tabella degli oneri di istruttori previsti per il rilascio delle autorizzazioni. Il fenomeno dei trasporti eccezionali incide sul Bilancio del gestore stradale in termini che oltrepassano, di gran lunga, i meri aspetti economico-finanziari direttamente legati al rilascio delle autorizzazioni: i danni all'infrastruttura, gli aggravi manutentivi e le compromissioni della fluidità della circolazione sono effetti indubbiamente reali e presenti, di notevole entità anche se di difficile quantificazione (oltretutto entro un contesto normativo come quello italiano, per il quale, da parte di determinate tipologie trasportistiche, il cosiddetto "indennizzo per la maggiore usura della strada" viene versato al Ministero dell'Economia e delle Finanze anziché al gestore stradale stesso). Molte delle problematiche sottese attengono alla linea di confine tra "trasporto ordinario" e "trasporto eccezionale", con un ineludibile richiamo al necessario equilibrio tra le esigenze dell'industria e il mantenimento dei livelli di performance della rete stradale pubblica, sulla cui determinazione è prioritaria la sede europea; il percorso evolutivo e di aggiornamento della Direttiva 96/53/CE, cosiddetta "pesi e misure", viene alimentato da tavoli di confronto tecnico tra esperti di tutta Europa. Al riguardo, nel 2014, ANAS ha proficuamente partecipato al Gruppo di Lavoro CEDR (*Conferenza Europea dei Direttori delle Strade*) Heavy Vehicles Task N. 4, che rappresenta una sede per la messa a fattor comune delle esperienze di più Stati in materia, orientata anche all'avvio di canali istituzionali di dialogo con la Commissione Europea, oltre che, sul piano nazionale, all'immediata messa in atto di scelte regolativo-procedurali interne (puntuale condivise tra ANAS e gli altri enti gestori o concessionari italiani).

Aree di servizio

Nel corso dell'anno 2014 sono proseguite le attività dirette ad assicurare lo sviluppo e l'adeguamento delle Aree di Servizio sulle Autostrade e sui Raccordi Autostradali 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.

In relazione ai Bandi già pubblicati per 18 Aree di Servizio ubicate lungo l'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria si segnala che le procedure Oil afferenti le 5 Aree di Servizio ubicate nella Regione Campania sono state annullate dal TAR Campania con Sentenza n. 1087/2014, passata in giudicato. In relazione alle procedure per l'affidamento del servizio Ristoro nelle medesime aree di servizio a breve saranno intraprese le azioni conseguenti all'intervenuto annullamento dei Bandi Oil. Il completamento delle procedure in corso afferenti le restanti 13 Aree di Servizio ubicate nella Regione Calabria è subordinato all'esito dei contenziosi tuttora in corso.

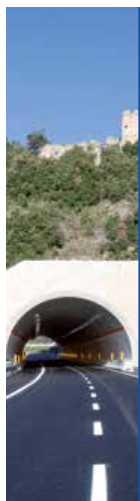


RELAZIONE SULLA GESTIONE



93

BILANCIO INTEGRATO 2014



■ S.S. 14 "della Venezia Giulia" - Ponte Granatieri di Sardegna

RELAZIONE SULLA GESTIONE



94

BILANCIO INTEGRATO 2014

Nell'ottica del continuo miglioramento dei servizi resi all'utenza autostradale nel corso dell'anno sono proseguite le procedure di gara afferenti tre Aree di Servizio di nuova realizzazione da ubicarsi lungo l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria.

In particolare, nel mese di novembre 2014, è stata disposta l'aggiudicazione definitiva a favore del primo classificato della gara per l'affidamento dei Servizi nell'Area di Servizio di nuova realizzazione di Villa San Giovanni Est ubicata al km 432+180 che sostituirà l'esistente Area di Servizio ubicata al km 430+180 chiusa al traffico in data 19 aprile 2013 per via dei lavori di adeguamento della tratta autostradale. La stipula del contratto di concessione è tuttavia subordinata all'esito del contenzioso in corso promosso dal concorrente risultato secondo classificato nella graduatoria di gara.

Nel mese di gennaio 2014 è invece scaduto il termine per la presentazione delle offerte afferenti le procedure per l'affidamento dei Servizi Oil e Ristoro nelle Aree di Servizio di nuova realizzazione di Galdo Est e Ovest che sostituiranno le esistenti Aree di Servizio di Galdo Est e Ovest ubicate al km 146+000 dell'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria che, per via dei lavori di adeguamento della tratta autostradale, sono state delocalizzate rispettivamente in data 9 settembre 2013 e 26 luglio 2013. Per le procedure di gara Oil i concorrenti pre-qualificati non hanno presentato nessuna offerta. Nel corso del corrente anno è stata altresì sviluppata dai Concessionari Oil e Ristoro la progettazione esecutiva, propedeutica all'avvio dei lavori, per la realizzazione dell'Area di Servizio di nuova realizzazione di San Demetrio Ovest lungo l'Autostrada NSA 339 Catania-Siracusa. Le royalties di competenza dell'anno 2014 sono pari a circa 14 €/milioni.

ANAS pone estrema attenzione alla sostenibilità e alla qualità dei servizi offerti agli utenti autostradali premiando, nell'ambito delle recenti procedure di affidamento svolte, gli operatori maggiormente orientati all'adozione di politiche gestionali innovative in materia ambientale (ad esempio ecosostenibilità dei servizi offerti), di responsabilità sociale a favore degli utenti, dei dipendenti e dei fornitori (ad esempio politiche a tutela della guida responsabile, attenzione alle categorie protette e alle altre categorie svantaggiate) e di iniziative per la promozione del territorio (ad esempio: presenza di referenze tipico/locali, iniziative finalizzate alla promozione degli aspetti gastronomici locali, iniziative volte a comunicare e promuovere gli aspetti culturali e artistici e sportivi locali, impegno a sviluppare partnership con società ed enti locali, associazioni ed aziende).

Gestione e valorizzazione del patrimonio

La Legge 662/96 regola il trasferimento in capo ad ANAS dei beni immobili demaniali strumentali e nella disponibilità dell'Azienda Nazionale Autonoma della Strada al 2 marzo 1994. Su un totale di 6.743 unità immobiliari/terreni interessate, sono state trasferite o sono in fase di trasferimento al patrimonio aziendale 4.935 unità immobiliari. Le restanti 1.808 sono in fase di regolarizzazione catastale o di definizione di titolarità.

Le case cantoniere sono 1.244 fabbricati e sono composte da alloggi, magazzini, box e terreni di pertinenza per un totale di 4.149 unità immobiliari. Di queste, 975 sono utilizzate da ANAS per il perseguimento dei propri compiti di istituto, 535 sono occupate da persone fisiche e 164 da persone giuridiche a vario titolo, mentre 505 sono attualmente libere ed utilizzabili. Delle restanti 1.970 unità immobiliari, 543 sono ruderi, 1.221 non sono attualmente utilizzabili a meno di importanti interventi di manutenzione straordinaria e 206 sono in fase di verifica.

A partire dal 2014 la Società ha avviato un progetto di valorizzazione del patrimonio immobiliare che prevede l'affidamento in concessione di alcune case cantoniere per lo svolgimento di attività che possano consentire di:

- offrire servizi all'utenza della strada in linea con gli attuali standard comunitari e con le esigenze della mobilità;
- valorizzare il patrimonio immobiliare aziendale assorbendone i relativi costi;
- disporre, alla scadenza della Concessione, di edifici interamente ristrutturati;
- tutelare gli immobili da azioni vandaliche o da occupazioni abusive;
- garantire immobili adeguati riservati al solo personale di esercizio per lo svolgimento delle attività di istituto.

La gestione del patrimonio immobiliare sopra descritto ha generato un fatturato derivante da canoni concessori che, relativamente a terreni e fabbricati, nel quinquennio 2010-2014 è risultato pari a €/Mln 12,4 di cui €/Mln 2,2 relativi all'esercizio 2014. Per quanto riguarda la manutenzione degli immobili la Società è impegnata in un continuo monitoraggio degli stessi e, compatibilmente con le disponibilità finanziarie, tenuto conto dei vincoli di finanza pubblica, provvede agli interventi di manutenzione e ristrutturazione più urgenti. Nel corso del 2015 saranno esperite delle gare per la redazione di "perizie immobiliari" volte a determinare i valori dei beni immobili da iscrivere a Bilancio.

3.6 ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Rete automatizzata di monitoraggio, misurazione dei flussi di traffico e dell'incidentalità

Come noto ANAS si è dotata di un Sistema Automatico di Rilevamento Statistico del Traffico ed a seguito della sottoscrizione di una convenzione tra ANAS ed ACI sono confluiti nel database PANAMA (Piattaforma ANAS di Monitoraggio ed Analisi) sia i dati di traffico che quelli di incidentalità nazionali.

I dati di traffico rilevati sono resi disponibili sul portale intranet attraverso la pubblicazione di rapporti periodici.

L'esercizio del Sistema Automatico di Rilevamento Statistico del Traffico comporta per ANAS la pianificazione di attività di:

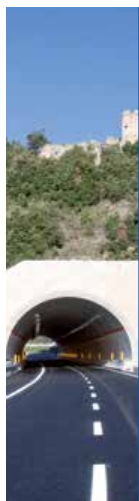
- controllo diagnostico;
- manutenzione degli impianti;
- verifica della qualità dati rilevati.

Le verifiche sulla qualità dei dati rilevati vengono effettuate su due livelli: il primo è costituito da processi automatici di verifica di coerenza e consistenza del database del centro di controllo, il secondo prevede l'effettuazione di controlli - eseguiti da personale ANAS - presso le postazioni, finalizzati al mantenimento delle migliori condizioni operative degli impianti installati.

Progetto ITS relativo alla rete stradale localizzata nelle regioni Campania, Calabria, Puglia e Sicilia

Il progetto, finanziato dall'Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità 2007-2013, ha la finalità di ottenere il potenziamento e la messa in sicurezza delle connessioni tra le infrastrutture di rilevanza europea (Corridoi 1 e 21) e nazionale, anche ai fini dell'accrescimento della fruibilità del sistema logistico.





■ S.S. 42 "del Tonale e della Mendola" - Variante tra Albano S. Alessandro e Trescore Balneario

RELAZIONE SULLA GESTIONE



96

BILANCIO INTEGRATO 2014

L'Appalto è stato aggiudicato al R.T.I.: FAMAS SYSTEM S.p.A.-VALTELLINA S.p.A. e prevede l'installazione di 235 postazioni per il rilevamento del traffico con sensori non intrusivi e 17 postazioni di pesatura dinamica per la tracciabilità delle merci pericolose.

Il termine indicato dall'Autorità di gestione del PON, per concludere le attività di fornitura, posa in opera e messa in funzione del sistema, è il 31/12/2014, mentre il collaudo del servizio in parola è fissato al 31/12/2015.

Accatastamento ed ispezione, mediante rilievo, delle opere d'arte, manufatti e impianti in galleria presenti lungo le strade statali della viabilità ANAS

Il servizio consiste nella realizzazione dell'accatastamento, mediante rilievo, delle opere d'arte e dei manufatti presenti lungo le strade statali della viabilità ANAS.

Le attività inerenti i servizi per i Compartimenti della Viabilità per la Calabria, Umbria, Veneto, Abruzzo e Molise sono stati ultimati; è stato recentemente ultimato anche l'appalto per la Direzione Regionale della Viabilità per la Sicilia.

A dicembre 2014 è stato completato il programma di restituzione degli elaborati relativi ai servizi per Basilicata, Lombardia ed Autostrade Siciliane.

Nel luglio 2014 è stato pubblicato il bando di gara relativo all'appalto per i servizi da espletare nei Compartimenti di: Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta, Emilia Romagna, Marche, Lazio e Campania. La procedura di appalto è stata sospesa per tener conto delle indagini strutturali eseguite a livello compartimentale per l'avvio dei cento interventi di manutenzione straordinaria di ponti viadotti e gallerie previsti dal Decreto del fare di fine 2014.

Fornitura di un sistema ad alto rendimento denominato CARTESIO per il Catasto Strade e per il rilievo dello stato della pavimentazione stradale

Il sistema denominato CARTESIO ha lo scopo di aggiornare le banche dati stradali attraverso rilievi ad alta velocità che monitorizzano la reale situazione della rete, comprese le pertinenze stradali (segnaletica orizzontale, verticale, barriere, etc.).

Oltre alle funzioni di censimento, il sistema è in grado di rilevare lo stato delle pavimentazioni consentendo di dimensionare e programmare gli interventi di riqualifica e, nel caso di nuove lavorazioni, di effettuare controlli sistematici sulle prestazioni rese.

Il sistema è costituito da un veicolo opportunamente attrezzato con avanzati dispositivi tecnologici di rilievo ad alta precisione che includono:

- un sistema per il rilievo della posizione del veicolo (odometro, GPS, sistema inerziale);
- un sistema per il rilievo dell'ambiente circostante al veicolo (fotocamere digitali ad alta risoluzione e sistema Laser scanner);
- un sistema per il rilievo dello stato della pavimentazione stradale (INO Laser Crack Measurement System e Profilometri inerziali per la misura dell'IRI).

Questi sistemi sono gestiti da un unico software di acquisizione dati e da un software per l'estrazione ed il trattamento dei dati, sia di catasto che di pavimentazione.

Il progetto prevede 2 fasi; la prima si è conclusa in data 20/11/2014 con la consegna del veicolo immatricolato e dotato di tutti i sistemi di rilevazione, la seconda prevede la consegna del software di acquisizione e di restituzione e le attività di collaudo e di verifica sul corretto funzionamento di tutto il sistema. L'ultimazione del servizio è prevista nella prima metà di marzo 2015.

Attività di caratterizzazione acustica della rete stradale

Nel corso del 2014 sono state completate alcune delle attività avviate con 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 26/10/1995 n.447/D.P.R. 30/03/2004 n.142 / D.M. 29/11/2000 e della Direttiva 2002/49/CE come attuata nel D.Lgs. 19 agosto 2005, n°194".

Il Progetto in parola è stato sviluppato prevedendo una suddivisione per aree geografiche mediante tre distinti appalti, per i quali è risultato aggiudicatario il RTI: TECNIC, S.p.A.-e-GEOS, S.p.A. - Servizi di Informazione Territoriale, S.R.L.

I contenuti del Piano nazionale di Contenimento ed Abbattimento del Rumore (PCAR), già consegnato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed agli enti locali competenti, sono in sintesi i seguenti:

- individuazione di n. 7.978 aree di criticità acustica, con necessità di intervento;
- l'estesa totale delle tratte indagate è di 10.428 km;
- il numero dei Comuni interessati è pari a 1.588;
- l'estesa totale delle aree di criticità acustica è di circa 2.140 km (pari a poco più del 20% dell'estesa totale indagata);
- la stima delle persone esposte nelle aree di criticità acustica è di poco superiore a 1.500.000;
- il costo stimato totale degli Interventi è pari a 1.680 €/milioni;
- il tempo di esecuzione: 15 anni (fissato per Legge) a partire dall'approvazione del Piano a cura della Conferenza Unificata Stato-Regioni;
- il Costo medio annuo stimato è pari a 112 €/milioni anno.

Nel corso del 2014 è proseguita la gestione amministrativa e l'attività di manutenzione del database creato durante la redazione del Piano Nazionale di Contenimento ed Abbattimento del Rumore; inoltre la pubblicazione dei contenuti del Piano medesimo (prevista dal D.Lgs. 194/05) è stata mantenuta fino al 31 Gennaio 2014. Nel periodo di pubblicazione non sono pervenute osservazioni o critiche al piano da parte del pubblico, mentre sono prevenute alcune osservazioni da parte di: Comuni, Enti istituzionalmente interessati (ARPAC Campania, etc.) e di privati cittadini su specifiche situazioni locali.

A tutte le osservazioni pervenute si è provveduto a dare riscontro entro i termini definiti dalla procedura aziendale di qualità per i rapporti con il pubblico (30gg). In alcuni casi, prima di formulare il riscontro, si è reso necessario procedere ad un approfondimento tecnico ovvero all'esecuzione di misure supplementari per la verifica di specifiche situazioni locali.

Il numero di segnalazioni, a seguito delle quali si è reso necessario un intervento di rettifica o integrazione nel

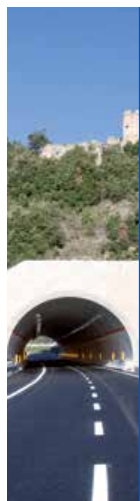


RELAZIONE SULLA GESTIONE



97

BILANCIO INTEGRATO 2014



Piano, è risultato pari a 19 casi (14 per l'area Nord, 3 per l'area Centro e 2 per l'area Sud) e considerato il numero di aree critiche individuate (7.978), su una base territoriale che interessa 1.588 Comuni, il dato numerico delle rettifiche al PCAR è risultato essere $\leq 0.2\%$ delle aree censite.

Attività di progettazione interventi di risanamento

Nel corso del 2014 si è conclusa l'attività di progettazione definitiva di alcuni degli interventi di mitigazione previsti nel PCAR; infatti a valle della stesura del Piano e nell'ambito delle attività di completamento, sono state individuate 43 aree sulle quali la progettazione preliminare degli interventi di risanamento acustico è stata sviluppata fino al livello di progettazione definitiva.

Le aree sono state individuate sulla base di una selezione di quelle critiche presenti nel PCAR, correlando i seguenti parametri: distribuzione territoriale; posizione in graduatoria nazionale e costi degli interventi.

L'attività di progettazione definitiva ha consentito di raffinare le scelte tecniche adottate e migliorare l'accuratezza delle stime economiche; infatti, a consuntivo, il costo dell'insieme degli interventi previsti nelle 43 aree per le quali è stato sviluppato il progetto definitivo da 90,8 €/milioni si è ridotto al valore di 86,7 €/milioni.

Gli interventi si compongono in primo luogo di azioni di mitigazione sulla sorgente (limitazioni di velocità e impiego di pavimentazioni a bassa emissione) mentre - in ambito extraurbano - sono previste azioni lungo la linea di propagazione del suono (barriere) ed da ultimo mediante interventi diretti al ricettore.

Predisposizione richieste di finanziamento

La sommatoria dei Quadri Economici di Progetto per tutte le aree critiche rientranti nei primi cinque anni del PCAR (653 aree di intervento) è pari a 942 €/milioni (Lavori + Oneri di Sicurezza + SAD + Oneri di Investimento). Il totale dei citati Quadri Economici, per i soli lavori, complessivamente ammonta a circa 582 €/milioni.

Tutte le stime e i 43 Progetti Definitivi sviluppati, sono stati nella disponibilità degli uffici incaricati della relativa pianificazione economica.

Misura delle prestazioni acustiche delle pavimentazioni

Nel corso del 2014, in collaborazione con il Centro di Cesano, è stata avviata la fase operativa di utilizzo dell'apparecchiatura sperimentale, denominata FSD, per la misura in alto rendimento delle prestazioni acustiche delle infrastrutture stradali.

Il sistema in parola consente la caratterizzazione acustica delle pavimentazioni antirumore con il metodo Close Proximity (CPX), il rilievo dei parametri di assorbimento acustico (D.L. α e coefficiente di assorbimento α) delle pavimentazioni e delle barriere antirumore, la determinazione del profilo di tessitura (Main Profile Depth-MPD) e della regolarità della superficie stradale (IRI), l'acquisizione in parallelo delle immagini relative al manto stradale e all'ambiente circostante.

Sono state eseguite misure sperimentali con il metodo Close Proximity su varie tratte della rete stradale ANAS della Regione Lazio, verificando le differenze di risposta acustica di pavimentazioni diverse inclusi le tratte sperimentali utilizzate nel progetto Leopoldo (per la messa a punto di pavimentazioni a bassa emissione acustica, finanziato dalla Regione Toscana), per le quali risultavano disponibili dati sperimentali utili alla messa a punto del sistema di misura FSD.

Nel corso del 2014 è stato avviato il programma delle misure di caratterizzazione delle aree critiche del primo anno del PCAR, e le misure proseguiranno nel 2015.

Le misure e le elaborazioni effettuate hanno permesso di quantificare gli effetti sull'emissione del rumore della qualità superficiale delle pavimentazioni e della velocità di percorrenza, consentendo di stimare, per ciascuna specifica situazione sperimentale, i miglioramenti ottenibili con interventi:

- di impatto economico estremamente contenuto (inserimento o sostituzione di segnaletica di limitazione della velocità);

- di impatto economico contenuto (inserimento di postazioni di sanzionamento, autovelox, per favorire il rispetto dei limiti di velocità);
- di impatto economico comunque inferiore ai costi di installazione di barriere antirumore come la posa di una pavimentazione (strato di usura) ottimizzata.

Le attività proseguiranno per gli approfondimenti ancora necessari sia in termini di rilievi in campo che in fase di elaborazione e sintesi.

Attività di redazione di richieste di finanziamento comunitario (Progetti di ricerca europei)

Nel corso del 2013 e dei primi mesi del 2014 sono state presentate alcune proposte di progetto in risposta ai bandi per la ricerca pubblicati dalla Commissione Europea sulle seguenti linee di finanziamento: LIFE+2013, CEDR, VII Programma Quadro UE, HORIZON 2020 e TEN-T.

I progetti presentati nel 2013: DYNAMAP (budget: 2.282.408 €), C-CAR (budget: 301.862€), WIZARDS (budget: 142.339€), COMPASS(budget: 449.059€).

I progetti presentati nel 2014 sono: INSONOR-T (budget: € 1.048.225,00), HECATE (budget: € 4.000.000); COMPASS 2. Progetti finanziati:

- INFRAVATION (budget: 9.025.000 €, linea di finanziamento 7° PROGRAMMA QUADRO UE) - Coordinatore RWS (Olanda)
- DISTANCE (budget: 175.109€, linea di finanziamento CEDR) - Coordinatore BRRC (Belgio)
- LIFE DYNAMAP (budget: 2.282.408 €, linea di finanziamento LIFE) - Coordinatore ANAS (Italia)

Tutti i progetti finanziati sono stati avviati e le attività tecniche procedono secondo il programma di lavoro presentato e sottoscritto con la Commissione Europea. In particolare, per quanto riguarda:

- INFRAVATION: è stata pubblicata la call, alla quale hanno aderito numerosi paesi afferenti alla UE con 103 proposte di ricerca. Ogni proposta è stata valutata da almeno due valutatori appartenenti a paesi diversi. A questa fase hanno partecipato 3 funzionari della Direzione Ricerca e Nuove Tecnologie. Nel mese di settembre 2014 è stata, infine, notificata la lista dei progetti che hanno superato la selezione. Tali progetti sono stati ammessi alla seconda fase di valutazione, che prevede la presentazione del progetto completo nei suoi dettagli (full proposal). La valutazione di questi progetti è stata assegnata ad esperti del settore non appartenenti al consorzio del progetto, per evitare conflitti di interesse. Entro il primo semestre 2015 saranno indicati i progetti meritevoli di finanziamento.
- DISTANCE: nel 2014 ANAS ha completato la stesura dei contributi ai pacchetti di lavoro WP3 e WP5, riguardanti lo studio di sistemi di mitigazione sonora multifunzione e innovativi. Ha inoltre avviato la collaborazione ai pacchetti di lavoro WP2 e WP6, riguardanti rispettivamente l'applicazione del nuovo modello di calcolo acustico europeo (CNOSSOS) e la problematica relativa alla comunicazione e partecipazione del pubblico al processo di individuazione delle misure antirumore da attuare nell'ambito dei piani di azione, così come previsto dalla Direttiva Europea 2002/49/CE sul rumore ambientale. Rimane ancora da formalizzare il rapporto con l'Università di Pisa, in veste di supporto tecnico ad ANAS.
- LIFE DYNAMAP: Il progetto si propone di realizzare un sistema prototipale in grado di eseguire la mappatura acustica della rete stradale in tempo reale tramite l'installazione di dispositivi intelligenti in grado di rilevare la rumorosità generata dalle infrastrutture stradali.

Il progetto è stato avviato in data 01/07/2014 ed i primi sei mesi di attività sono stati impegnati nelle azioni preliminari necessarie. In particolare è stato messo a punto l'impianto gestionale del progetto, attraverso la predisposizione del Manuale della Qualità, la preparazione dei contratti di partenariato, la creazione di un sito web dedicato e la costituzione del Comitato Direttivo, mentre dal punto di vista tecnico è stato redatto lo stato dell'arte in materia di sistemi dinamici di mappatura e individuati i siti pilota in cui implementare il sistema prototipale DYNAMAP. Quest'ultima attività ha consentito di identificare diciotto postazioni idonee all'installazione del sistema lungo il GRA e di selezio-

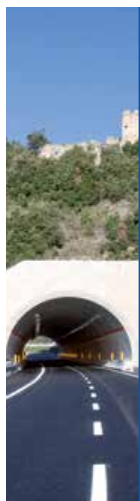


RELAZIONE SULLA GESTIONE



99

BILANCIO INTEGRATO 2014



nare il distretto urbano della città di Milano maggiormente adatto alla sperimentazione (Distretto 9).

Il progetto intende verificare l'utilizzo di sensori a basso costo che misurano direttamente la potenza sonora della sorgente in corrispondenza di punti significativi della rete stradale e da un software di gestione, elaborazione e rappresentazione dei dati acquisiti basato su una piattaforma general purpose di tipo GIS per l'aggiornamento delle mappe acustiche quasi in tempo reale. Atteso che l'applicazione sarebbe estensibile anche ad altri tipi di informazione che necessitano di valutazioni periodiche, quali la qualità dell'aria, le condizioni meteorologiche e della strada, i flussi di traffico, per fornire un quadro più generale integrato dell'impatto ambientale prodotto dalle sorgenti sonore presenti nelle aree monitorate, i vantaggi operativi del progetto sono considerevoli.

Progetto "IT-PEGASO"

Nel Novembre del 2014, in qualità di capofila, ANAS S.p.A., unitamente al Consorzio Interuniversitario Nazionale per Energia e Sistemi Elettrici (EnSIEL) e all'Università di Napoli "Parthenope" ha presentato la domanda di partecipazione al Bando di Ricerca lanciato dalla Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico (CCSE) inerente la ricerca di nuove metodologie per il risparmio energetico.

In particolare si è presentata un'idea di progetto di ricerca, denominato "IT-PEGASO" (Innovazione Tecnologica per le Prestazioni e l'Efficienza energetica delle Gallerie Stradali Operative), per l'individuazione di modelli, strumenti e procedure innovativi per il contenimento dei consumi energetici e il potenziamento prestazionale delle gallerie stradali in esercizio con realizzazione di un impianto pilota di galleria energeticamente autonoma (SET: Self Energy Tunnel), che dovrebbe portare ad un significativo abbattimento dei costi per l'illuminazione delle gallerie, oltre a rappresentare un nuovo strumento da porre in attenzione al mercato.

La realizzazione del progetto, qualora si dovesse accedere al finanziamento di cui al bando in questione, è stimato in circa €2.000.000,00. ANAS è investita per il 70% del totale (circa €1.400.000,00) a fronte di finanziamento del CCSE del 35-40% dell'importo a carico di ANAS stessa. La procedura concorsuale è tuttora in essere.

Collaborazioni nelle attività Internazionali

Qatar

Nell'ambito delle attività di "QUALITY ASSURANCE/QUALITY CONTROL PAVEMENT CONSULTANCY SERVICES", svolte da ANAS S.p.A. per l'Autorità dei Lavori Pubblici del Qatar (PWA Public Works Authority), la Direzione Centrale Ricerca e Nuove Tecnologie, con l'ausilio del Centro Sperimentale Stradale di Cesano, ha fornito supporto tecnico specialistico operando sia dall'Italia (in collegamento con i colleghi di Doha), sia in sito (presso Doha) con proprio personale tecnico. Le attività hanno riguardato tra l'altro:

- la consulenza tecnica (utilizzo di nuovi materiali, aggiornamenti normativi, criteri di valutazione delle performances, ...);
- l'esecuzione di Audit sui cantieri;
- la revisione di documenti tecnici;
- lo sviluppo di software per la gestione delle prove e dei dati di laboratorio;
- la progettazione e lo sviluppo (con il supporto di sviluppatori esterni) di un software denominato PEMS (Performance Evaluation Management System) finalizzato alla valutazione dei livelli di qualità nei lavori di costruzione delle pavimentazioni stradali.

Il software PEMS consente:

- la memorizzazione di tutte le informazioni significative per la qualità finale delle pavimentazioni stradali (dati di progetto, fornitori, risultati degli audit, ...), relative a tutto il processo di costruzione stradale (dalla fornitura delle materie prime alla realizzazione su strada);





■ Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria - Viadotto Caballa

- l'esecuzione (facile, veloce e flessibile, con un'interfaccia grafica intuitiva) di analisi dei livelli di qualità, sia complessivi, sia specifici per i diversi soggetti coinvolti nel processo di costruzione stradale (fornitori di materiali, esecutori di specifiche lavorazioni, laboratori di analisi, ...).

La versione 1.0 del software PEMS è stata completata e consegnata con piena soddisfazione del cliente.

Attualmente è in corso la definizione con il cliente delle specifiche per lo sviluppo della nuova versione 2.0 del software.

Algeria

La DCRNT/Centro Sperimentale Stradale di Cesano, in sinergia con ANAS International Enterprise S.p.A. (AIE), ha effettuato nel mese di Novembre 2013, una campagna di misure ad Alto Rendimento con l'apparecchiatura Traffic Speed Deflectometer (TSD) e Falling Weight Deflectometer (FWD) sulla autostrada in costruzione EST-OVEST in cui ANAS svolge, in partnership con altre società Italiane, il controllo e la sorveglianza dei lavori di realizzazione.

Nel mese di Maggio 2014, nel corso di una visita tecnica ad Algeri sono stati consegnati ed illustrati i risultati ottenuti durante detta campagna di misure ad Alto Rendimento.

Colombia

Nell'aprile del 2014, il Centro di Cesano ha ricevuto la delegazione Colombiana composta dal Viceministro delle Infrastrutture Colombiane, il Vicepresidente dell'ANI, Agenzia delle Infrastrutture (omologa dell'ANAS) ed un consigliere del Fondo Adaptacion (fondo statale colombiano che bandisce le concessioni stradali).

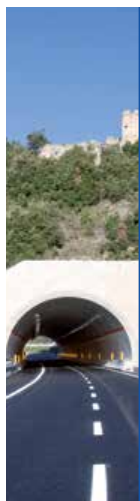
Durante l'incontro, oltre alla visita dei principali laboratori del Centro, sono stati illustrati alcuni temi di interesse della delegazione sulle metodiche di controllo prestazionale delle pavimentazioni stradali nell'ottica di possibili future collaborazioni.

Bolivia

Nell'ambito dell'accordo di cooperazione siglato a Roma tra ANAS e ABC (ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS), si è tenuto presso il Centro di Cesano un convegno per illustrare alla delegazione Boliviana le tecniche di monitoraggio e di controllo delle sovrastrutture stradali.

Successivamente si sono tenuti una serie di incontri presso AIE, allo scopo di preparare la visita in Bolivia di audit sull'attuale organizzazione della ABC.





Nel corso della visita in Bolivia, a cavallo tra giugno e luglio 2014, il CRC ha preso parte a diversi sopralluoghi sulla loro rete stradale, visionando alcuni cantieri di nuove costruzioni e per comprendere lo stato della rete in termini di manutenzione, nonché le modalità di controllo dei materiali.

Nel documento finale sono state indicate ed esaminate le criticità rilevate e formulate proposte e raccomandazioni per una migliore gestione della rete stradale Boliviana.

Monitoraggio e aggiornamento prezzi

La Direzione Ricerca e Nuove Tecnologie è costantemente impegnata, in ottemperanza ai compiti istituzionali e nel rispetto di quanto dettato dall'articolo 133 del D.Lgs. n. 163/06, in un continuo lavoro di monitoraggio e aggiornamento dei prezzi e della normativa tecnica aziendale, anche attivando tutti necessari tavoli di confronto con le strutture periferiche.

Continuano le attività di supporto alle Direzioni Centrali (DCECT, DCNC, DCP) e agli Uffici Compartimentali, per quanto attiene lo studio e l'analisi dei Nuovi Prezzi nel caso in cui occorra eseguire una specie di lavorazione non prevista nel progetto o nel contratto di appalto, in ottemperanza alla procedura PA.CDGT.15/REV2.

All'inizio dell'anno è stato pubblicato nel portale ANAS il nuovo Elenco Prezzi 2014.

Il Consiglio di Amministrazione ha approvato l'Elenco Prezzi per le prove di laboratorio, il controllo della qualità dei materiali, delle lavorazioni e delle indagini geognostiche, da utilizzare nelle prove e indagini effettuate da operatori di mercato. Tale prezzario andrà ad integrare quello attualmente in uso.

Ai sensi dell'art. 133 comma 8 del D.Lgs. 163/06, ANAS ha preso atto che l'elenco prezzi attualmente in vigore può essere utilizzato fino al 30 giugno del 2015 e che si procederà ad una revisione dello stesso nei primi mesi del 2015.

Infine in collaborazione con le altre Direzioni Centrali, sono state aggiornate le norme tecniche per l'esecuzione del contratto-Parte 2ª dei Capitolati Speciali d'Appalto sulla base di "Capitolato Tipo" condiviso con le Direzioni Tecniche. Tale aggiornamento sarà oggetto di approvazione dai vertici aziendali della Società.

Convenzioni/accordi quadro con Università/Enti

Università IUAV di Venezia

A Dicembre 2014 si sono concluse le attività di ricerca in collaborazione con l'Università IUAV di Venezia avente come titolo: "Approfondimenti scientifici e soluzioni progettuali tipologiche per la trasformazione di opere d'arte a travi appoggiate in strutture integrali o semi-integrali attraverso l'eliminazione di giunti e appoggi o di giunti ai fini del miglioramento funzionale e/o sismico".

La ricerca si è incentrata sul recupero di ponti esistenti attraverso la trasformazione delle opere d'arte a travi appoggiate in tre differenti strutture: "Integrali", "Semi-integrali" ed "Integrali Light". Tutte le trasformazioni sono state condotte attraverso l'eliminazione di giunti e appoggi o dei soli giunti, ai fini del miglioramento funzionale e sismico.

Tramite lo studio su casi concreti, tipologici del patrimonio ANAS, si è potuto sviluppare una metodologia che permette di orientarsi all'interno del panorama dei ponti in semplice appoggio, fornendo informazioni utili in relazione all'ipotesi di trasformazione degli stessi nelle tre diverse tipologie di ponti integrali studiati.

Oltre all'aspetto statico sono stati ridefiniti gli aspetti formali della trasformazione nella prospettiva della riqualificazione architettonica e dell'integrazione ambientale delle opere d'arte.

Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale

In data 18/09/2013 è stata sottoscritta una Convenzione Quadro a titolo non oneroso con l'Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale, avente per oggetto: Rapporti di collaborazione e di cooperazione nel campo



della ricerca scientifica, della gestione delle attività di prova e dei laboratori e della formazione professionale di diplomandi, laureandi e dottorandi nelle aree di attività dell'ANAS che trovano corrispondenza nelle aree di ricerca del Dipartimento di Ingegneria Elettrica e dell'Informazione (DIEI) dell'Università. La durata prevista della Convenzione è di anni tre, rinnovabile per uguale periodo.

GRING3.1>
2.7, 2.8

3.7 FINANZA DI PROGETTO E COMUNITARIA

Come noto, a partire da 1° ottobre 2012 ANAS S.p.A., in attuazione dell'art. 36 del Decreto Legge n. 98/2011 e s.m.i., non svolge più il ruolo di soggetto Concedente della rete autostradale a pedaggio affidata in concessione.

Le attività svolte nel corso del 2014 hanno riguardato prevalentemente il progetto relativo all'intervento sulle gallerie del Compartimento della Lombardia. È operativa la concessione affidata a TunnelGest per l'adeguamento e la messa a norma degli impianti delle gallerie ubicate lungo la rete stradale gestita dal Compartimento per la Viabilità della Lombardia. Alla data del 31 dicembre 2014 il Concessionario ha completato tutti i lavori sulle 98 gallerie oggetto di concessione. La gestione operativa degli impianti prosegue come contrattualmente previsto.

Per quanto riguarda l'iniziativa relativa al collegamento Grosseto - Fano in data 4 novembre 2014 è stata costituita la società pubblica di progetto, Centralia S.p.A. partecipata da ANAS e le Regioni Marche, Toscana e Umbria interessate alla realizzazione dell'infrastruttura.

Contributi Europei

ANAS, ai fini di una efficiente gestione dei suoi asset, è impegnata anche nell'acquisizione di cofinanziamenti europei. Ciò consente, peraltro, di fornire un significativo contributo al raggiungimento da parte dell'Italia dei livelli di spesa definiti dall'Unione Europea per i relativi programmi europei.

Di seguito sono dettagliate le principali attività, con riferimento sia ai finanziamenti a gestione indiretta da parte della Commissione Europea (per la cui acquisizione è necessaria un'istruttoria anche nazionale presso i Ministeri competenti) sia ai finanziamenti a gestione diretta CE (per la cui acquisizione ANAS partecipa direttamente ai bandi di gara europei).

Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006

Gli interventi finanziati con le risorse liberate dalla rendicontazione degli interventi "generatori di entrate" sono stati oggetto di accurata raccolta delle informazioni, relative ai due semestri 2014, per il monitoraggio dell'avanzamento procedurale, finanziario e fisico, facendo registrare un avanzamento in linea con le previsioni.

Nel luglio 2014 sono stati resi noti gli esiti dei controlli dell'UVER avviati nel secondo semestre 2013 che hanno evidenziato per ANAS una qualità di aggiornamento dati conforme alle norme vigenti.

Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità 2007-2013

Sono proseguite le attività di attuazione degli interventi stradali, come da programmi condivisi con l'Autorità di Gestione del Programma - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (AdG) e per l'annualità 2014 sono state presentate domande di rimborso per l'incasso dei contributi europei, per un importo complessivo di circa 42,8 €/milioni.

Sono state completate, su richiesta dell'AdG, le attività di monitoraggio fisico ed ambientale iniziate dal 2013 che hanno fatto registrare una buona performance di raccolta dei dati e delle informazioni.

All'inizio di ottobre l'ANAS ha assistito l'Autorità di Audit del PON durante la visita di controllo, effettuata dalla Commissione Europea, sull'intervento S.S. 100 Gioia del Colle, nell'ambito della Missione di audit n. 2014/IT/REGIO/

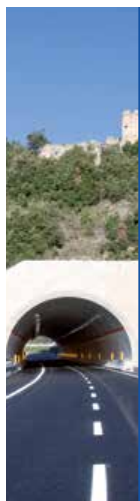


RELAZIONE SULLA GESTIONE



103

BILANCIO INTEGRATO 2014



C3/1373/1, avente come obiettivo generale quello di ottenere ragionevoli garanzie in merito al funzionamento dei sistemi di gestione e di controllo negli Stati membri. Allo stato si attende la definizione degli esiti della verifica della Commissione Europea in contraddittorio con lo Stato Membro.

Nell'anno 2014 sono state finalizzate le attività per l'allocazione delle risorse del Piano Azione Coesione (PAC) a titolarità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, iniziate nel luglio 2013 e conclusesi effettivamente nel febbraio 2015, con la pubblicazione del Decreto del Ministero delle Finanze n. 61/2014, derivanti dalle riprogrammazioni del PON Reti e Mobilità con la riduzione del cofinanziamento nazionale. La quarta fase del PAC ha previsto il trasferimento al PAC di quote parte di interventi ANAS inseriti nel Programma Operativo per un totale di circa 186,4 €/milioni, oltre ai circa 27,9 €/milioni già trasferiti per l'adesione alla terza fase nel 2013.

Programma Operativo Regionale FESR Campania 2007-2013

Con riferimento all'intervento Grande Progetto "S.S. 268 del Vesuvio - Lavori di costruzione del 3° tronco compreso lo svincolo di Angri" l'ANAS nell'agosto 2014 ha incassato, l'anticipazione del 20% del contributo europeo pari a circa 8,6 €/milioni. Nel corso del 2014 sono state presentate tre dichiarazioni intermedie di spesa del Beneficiario per un importo complessivo di circa 9 €/milioni.

Per l'intervento "S.S. 90 delle Puglie: Contursi-Lioni-Grottaminarda. Lavori di costruzione della variante di Grottaminarda dal Km. 8+600 della S.S. n. 90 delle Puglie al Km 2+500 della ex S.S. 91 della Valle del Sele" durante l'anno sono state presentate quattro dichiarazioni intermedie di spesa del Beneficiario per un totale di circa 12 €/milioni.

A luglio del 2014 l'ANAS ha contribuito all'operazione di accelerazione della spesa intrapresa dalla Regione Campania con la rendicontazione a valere sulle risorse del Programma Operativo di interventi di manutenzione straordinaria coerenti con i criteri di ammissibilità e già finanziati, rendicontati ed il cui contributo in parte è stato già incassato sul FSC (Fondo di Sviluppo e Coesione) ex FAS, nonché ultimati (collaudi in corso) e quindi coerenti con la nota tempistica del 31/12/2015. Gli interventi sono stati dichiarati ammissibili al POR dalla Regione Campania con i Decreti Dirigenziali emessi in data 17/07/2014 dal Dipartimento delle Politiche Territoriali, Direzione Generale per la Mobilità, per un importo complessivo di circa 5,2 €/milioni ammissibile al POR. Nel novembre 2014 l'ANAS ha incassato la quota del finanziamento regionale FSC ora POR di circa 2 €/milioni.

Programma Operativo Regionale FESR Calabria 2007-2013

In relazione all'intervento Grande Progetto "Lavori di costruzione della E90 - tratto S.S. 106 Jonica dallo svincolo di Squillace (km.178+350) allo svincolo di Simeri Crichi (km.191+500) e lavori di prolungamento della S.S. 280 dei Due Mari dallo svincolo Sansinato allo svincolo Germaneto. Lotto funzionale A (svincolo Germaneto - S.S. 280 fino rotonda Università) e Lotto funzionale B (galleria Bellino fino allo svincolo di Simeri Crichi)" (c.d. S.S. 106 Megalotto 2), finanziato con Decisione della Commissione Europea C(2014)749 del 12/02/2014 per un importo di circa 74 €/milioni, sono state presentate nell'anno dichiarazioni intermedie di spesa per circa 8 €/milioni. L'importo totale delle spese dichiarate ammissibili dalla Regione pertanto assomma a circa 69,2 €/milioni.

Sono state presentate attestazioni intermedie di spesa per l'importo totale di circa 3,5 €/milioni riferite all'intervento "S.S.182 Trasversale delle Serre. Tronco I° - Lotto 2° dalla A3 Svincolo Serre alla S.P. Fondovalle del Mesima - Tronco I° - Lotto 1° Stralcio 2° dalla S.P. Fondovalle del Mesima al Viadotto Scornari - Tronco 3° Lotto 2° dalla località Cimbello al Bivio Montecucco" e nell'agosto 2014 è stato incassato da ANAS l'importo di circa 10,5 €/milioni quale anticipazione del 30% del contributo europeo a valere sul Programma Regionale.

Si sono altresì concluse le attività per il completamento dell'ammissione al finanziamento dell'intervento "Razionalizzazione della viabilità della S.S. 106 in corrispondenza dei torrenti Ponzo, Vodà, Munita, Galipari, Alaco" (importo 3,2 €/milioni) e dell'intervento, suddiviso in due lotti funzionali, "Interventi per la messa in sicurezza S.S. 106 Jonica

