



Di conseguenza, al fine di soddisfare i fabbisogni dei Compartimenti, è stato avviato un processo di riallocazione/alienazione dei mezzi con vantaggi sia a livello ambientale che economico.

In particolare è stata intrapresa una campagna di trasferimento tra Compartimenti di mezzi/attrezzature che già-gevano inutilizzati senza ricorrere ad acquisti tramite CONSIP e/o mercato, ed una campagna di dismissione di mezzi vetusti da rottamare.

In relazione alle mansioni svolte dal personale di esercizio su strada ed alla tipologia delle lavorazioni effettuate sono state individuate dal Servizio Impianti e Macchinari le seguenti nuove tipologie di mezzi appositamente studiate e allestite per le diverse necessità:

- Mezzo di Esercizio VAN con barra grande e pannello a messaggio variabile (mezzo sorvegliante).
- Mezzo di Esercizio con barra piccola (mezzo Nucleo).
- Mezzo di Esercizio cabinato/promiscuo (mezzo Squadra).

L'orientamento sempre più tecnologico dell'azienda ha portato a:

- valutare le tecnologie on board quale strumento a supporto per una gestione ottimizzata della flotta, con particolare riferimento a strumenti quali "black box" e sistemi integrati (RMT e MOS GM) specificatamente per le attività di "sgombero neve".

I dispositivi che verranno installati sulla flotta ANAS registreranno tutti i parametri di funzionamento dei mezzi in esercizio e li trasmetteranno ai sistemi di elaborazione ANAS (velocità istantanea e media, chilometri percorsi, consumi di carburante, parametri tecnici del veicolo e dello "spargisale").

Nell'ambito della razionalizzazione ed ottimizzazione dei mezzi disponibili per le attività compartmentali ed alla luce delle attuali limitazioni dei costi di conto economico si è deciso di procedere con l'acquisto di veicoli, in luogo del noleggio a lungo termine, per i mezzi che vengono utilizzati nell'ambito di attività istituzionali.

## 3.5 ATTIVITÀ CONNESSE ALLA GESTIONE DELLA RETE

Nel corso del 2015, è proseguito l'impegno aziendale nelle attività connesse alla gestione della rete nell'ottica dell'efficientamento delle attività considerate "tradizionali" (rilascio di provvedimenti autorizzativi o concessori), e dell'affinamento della conoscenza dell'esigenza dell'utenza stradale in una logica di "servizio" offerto (strettamente connesso alla esigenza di mobilità, ed alla variabilità della stessa).

### LICENZE, CONCESSIONI E PUBBLICITÀ

Nel settore della pubblicità stradale, è stato oggetto di analisi e riflessione il Progetto Pilota "Prossedi-Terracina", avviato negli scorsi esercizi. L'attuazione di tale innovativo Progetto - limitato a una specifica tratta del Compartimento ANAS Lazio e consistente, in estrema sintesi, in un tentativo di coniugare il totale rispetto delle prescrizioni stabilite, a tutela della sicurezza della circolazione stradale, dal Codice della Strada con quanto più volte affermato dal legislatore comunitario e nazionale circa l'obbligo di applicazione dei principi di garanzia della concorrenza, previa gara, per le concessioni di beni pubblici - ha, infatti, messo in luce una serie di aspetti critici che ne hanno determinato una riconsiderazione circa gli orientamenti strategici e procedurali, in corso di valutazione.

Con riferimento agli aspetti economici (non tecnici) conseguenti all'apertura di accessi/passi carrabili lungo la rete, è stata di enorme impatto la Legge 11 novembre 2014, n. 164, che ha radicalmente riformato l'art.55 della Legge Finanziaria 499/97, recante la disciplina-base sui "canoni" e "corrispettivi" dovuti ad ANAS dall'utenza/clientela. Come notazione propria del periodo di riferimento, deve essere segnalata la singolare situazione scaturita dalla mancata emanazione, da parte del Ministero, del Decreto attuativo che avrebbe dovuto fissare (entro il 31 marzo 2015) i criteri e le modalità di determinazione delle somme dovute "una tantum" per le categorie di accessi interessate dal provvedimento.



Per quanto attiene l'azione di monitoraggio del territorio, tramite l'attuazione del Progetto Censimento, permane il costante impegno da parte dei Compartimenti e delle funzioni centrali preposte (v. dopo). I risultati dei rilevamenti, così come disposto dalla nuova disciplina (comma 23-octies dell'articolo 55 della citata Legge 449), saranno comunicati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Sotto l'aspetto economico, è però opportuno rimarcare il mancato introito per gli esercizi futuri - da aggiungere a quello derivante dagli accessi già provvisti da autorizzazione - che sarebbe derivato dalla regolarizzazione delle posizioni abusive (ove tecnicamente possibile) con conseguente pagamento di canoni annuali, i quali, sulla base della citata Legge 164, non saranno più applicabili. Al riguardo, è senz'altro opportuno segnalare la disposizione contenuta nel comma 23-septies: "Alle eventuali minori entrate della Società ANAS S.p.A. conseguenti all'attuazione dei commi 23-bis, 23-ter, 23-quater e 23-quinquies si provvede nell'ambito delle risorse previste dal Contratto di Programma-parte servizi".

La complessa materia degli accessi/passi carrabili, peraltro, ha evidenziato la necessità, anche strategica, di arrivare a una re-impostazione di taluni importanti aspetti procedurali. A tal fine, sempre nell'alveo del Progetto Censimento, sono stati forniti alle articolazioni periferiche strumenti e manuali operativi tesi alla semplificazione e uniformità tanto dei rilevamenti quanto delle azioni amministrative conseguenti. Con riferimento a queste ultime, va rimarcata l'adozione, confortata da parere legale interno, di modalità semplificate di gestione dei risvolti sanzionatori delle pratiche di regolarizzazione dei varchi già aperti a lato strada: ciò nell'intento di snellire le procedure e incentivare le regolarizzazioni stesse accentuando il carattere "bonario" degli inviti partiti da ANAS S.p.A. (approccio, questo, tanto più opportuno nella misura in cui la normativa prettamente tecnica di settore, come già rappresentato al Ministero, permane gravata da alcune criticità che possono renderla, a volte, di difficilissima applicazione).

#### **TRASPORTI ECCEZIONALI**

Nell'anno 2015, sono proseguiti le attività di miglioramento dell'applicativo TEweb in osservanza delle linee guida emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la circolare 4214/2014.

Per quanto attiene gli adeguamenti degli oneri di istruttoria, il Servizio ha elaborato, sulla base di analisi del processo gestionale, nonché dopo confronti con altri Enti Proprietari, una nuova struttura tabellare. È stato già richiesto alla competente funzione aziendale l'adeguamento dell'applicativo e la stima dei tempi occorrenti per l'aggiornamento. Prima della entrata in vigore verrà data la preventiva comunicazione alle associazioni di categoria di settore, al Ministero vigilante ed a tutti i soggetti interessati.

Per quanto attiene l'obiettivo strategico della completa "smaterializzazione" del procedimento, sarà condizionante il completamento delle funzionalità informatiche richieste con le modalità vigenti.

La piena applicazione dei nuovi oneri non potrà avvenire prima dell'entrata in esercizio delle nuove funzionalità: è stata pertanto pianificata una introduzione graduale in due tranches, della quale la prima consentirà il pieno recupero inflattivo rispetto agli oneri attualmente in vigore.

Di seguito, si fornisce un quadro riepilogativo per settore.

	AUTORIZZAZIONI RILASCiate DAL 01/01/2015 FINO AL 31/12/2015						
	Numero			Media giorni lavorativi		Media giorni di calendario	
	2015	2014	Diff. %	2015	2014	2015	2014
AGRICOLE	5.979	3.426	42,7%	8	7,8	11,7	n.d.
MULTIPLE	7.228	6.632	8,2%	8,1	7,8	11,6	n.d.
SINGOLE	4.416	4.408	0,2%	8,2	8	11,7	n.d.
PERIODICHE	11.247	11.147	0,9%	6,6	6,9	9,5	n.d.
$\Sigma M-P-S$	22.891	22.197	3,0%	7,6	7,3	10,6	n.d.
<b>TOTALE</b>	<b>28.870</b>	<b>25.613</b>	<b>11,3%</b>				



## MARKETING

Sull'aggiornamento del Piano Commerciale, nell'ottica della definizione del nuovo Piano Industriale, nel quale vengono analizzate alcune delle potenzialità che la Società possiede per l'offerta di servizi connessi al mercato della mobilità. Tali potenzialità sono rappresentate attraverso esempi di progetti concretamente realizzabili per la generazione di ricavi da mercato sia in ambito 'tradizionale' (licenze, concessioni, pubblicità, trasporti eccezionali, valorizzazione del patrimonio, centro sperimentale) che 'innovativo' (reti di telecomunicazioni a banda larga finanziate da fondi europei, servizi che sfruttano il paradigma tecnologico basato sul dialogo telematico tra veicolo e infrastruttura stradale 'Vehicle to Infrastructure - V2I'). Per i servizi di tipo commerciale, è stato redatto il relativo piano di marketing e l'analisi budgetaria del MOL sul medio periodo.

Sul coordinamento delle attività del Progetto Nazionale di Censimento degli Accessi e degli Impianti Pubblicitari (v. comunque sopra per altre informazioni). Al termine del 2015, è stata pressoché completata la cosiddetta fase 3.

La fase 3 ha previsto le attività di sopralluogo su strada e la raccolta delle informazioni tecniche necessarie alle azioni amministrative di regolarizzazione, sanzionamento, fatturazione, etc. Le informazioni raccolte hanno permesso di ottenere una fotografia dettagliata della situazione e di effettuare una stima sia dei ricavi prevedibili a seguito della applicazione della nuova normativa (Legge 164/2014) che dei possibili introiti generati dall'applicazione delle sanzioni per abusivismo.

Si segnala, inoltre, l'attività del progetto "*Easy Rider - Enhancement of sustainability and Safety of mobility by integRating Intelligent roaDs, vEhicles and seRvices*", un progetto cofinanziato dal Ministero dello Sviluppo Economico nell'ambito del Fondo per la competitività e lo sviluppo attraverso il quale sono stati finanziati i Progetti di Innovazione Industriale (PII). ANAS partecipa al progetto insieme a partner di primaria importanza nell'ambito delle tecnologie applicate alla mobilità. Nel 2015 è stato approvato il cofinanziamento del SAL3 dovuto ad ANAS per le attività realizzate.

## AREE DI SERVIZIO

Nel corso dell'anno 2015 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 13 Aree di Servizio ubicate lungo l'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, nel tratto ricadente nel territorio della Regione Calabria, si segnala che, a seguito delle modifiche normative intercorse dalla data di pubblicazione degli stessi, stante altresì la mancata definizione del contenzioso pendente presso il Tribunale Amministrativo, ANAS ha proceduto ad annullare in autotutela le procedure precedentemente avviate, anche al fine di consentire quanto prima il necessario ammodernamento delle Aree di Servizio. Nel corso dei primi mesi del 2016 sono state attivate le procedure di affidamento dei servizi lungo l'intera tratta, in attuazione al Piano di ristrutturazione della rete delle Aree presenti lungo il sedime autostradale previsto dal Documento Procedurale allegato al Decreto Interministeriale del 7 agosto 2015.

Nel primo semestre del 2016 è inoltre stato effettuato l'avvio delle procedure di affidamento *Oil relative* alle Aree di Servizio ubicate lungo l'Autostrada A19 Palermo-Catania.

Nell'ottica del continuo miglioramento dei servizi resi alla clientela autostradale, nel corso dell'anno, sono proseguite le attività funzionali alla messa in esercizio di Aree di Servizio di nuova realizzazione, con procedure di gara già espletate, da ubicarsi lungo varie tratte.

In particolare nel mese di luglio 2015 è stata effettuata la stipula della Concessione di Servizi nell'Area di Servizio di nuova realizzazione di Villa San Giovanni Est ubicata al km 432+180 dell'A3 Salerno-Reggio Calabria che sostituirà l'esistente Area di Servizio ubicata al km 430+393 chiusa al traffico in data 19 aprile 2013 in ragione dei lavori di adeguamento della tratta autostradale. È stata altresì sviluppata dall'affidatario la relativa progettazione esecutiva necessaria per il successivo avvio dei lavori.

BIANCO INTEGRATO  
2015



Nel corso del mese di gennaio 2016, dopo una lunga controversia legale, il Concessionario dell'Area di Servizio di Campagna Est ha avviato i lavori per la realizzazione della nuova Area da ubicarsi al km 40+450 dell'A3 Salerno-Reggio Calabria, che sostituirà l'Area di Servizio attualmente esistente, delocalizzata in ragione dei lavori di adeguamento della tratta autostradale.

Per l'Area di Servizio di nuova realizzazione di San Demetrio Ovest da realizzarsi lungo l'Autostrada NSA 339 CT-SR, a seguito dell'approvazione dei progetti esecutivi da parte di ANAS, gli affidatari hanno avviato gli adempimenti propedeutici all'esecuzione dei lavori, con previsione di inizio delle lavorazioni nel primo semestre del 2016.

Le royalties di competenza dell'anno 2015 sono pari, complessivamente, a circa 13,8 €/milioni.

Si segnala infine che, nel quadro delle azioni rivolte alla incentivazione della sostenibilità e alla qualità dei servizi destinati alla clientela autostradale, nell'ambito delle recenti procedure di affidamento svolte, sono state valorizzate le offerte di quegli 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) nonché la presenza 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).

## BILANCIO INTEGRATO 2015

### GESTIONE E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO

La Legge 662/96 regola il trasferimento in capo ad ANAS dei beni immobili demaniali strumentali alle sue attività e nella disponibilità dell'Agenzia Nazionale Autonoma delle Strade al 2 marzo 1994.

In data 16 dicembre del 2015, l'Agenzia del Demanio ha emanato il Decreto direttoriale di trasferimento n. 22485 con il quale è stata trasferita la proprietà ad ANAS di ulteriori 342 unità immobiliari.

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 ruderii, 1.221 non sono attualmente utilizzabili a meno di importanti interventi di manutenzione straordinaria e 206 sono in fase di verifica.

In data 16 dicembre 2015 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, l'Agenzia del Demanio ed ANAS per *l'avvio di attività di analisi finalizzate alla valorizzazione, rifunzionalizzazione e riuso di portafogli immobiliari pubblici*.

Con la firma del citato Protocollo, al fine di facilitare la valorizzazione, la riqualificazione, l'accessibilità e la fruizione di immobili di appartenenza pubblica interamente o parzialmente non utilizzati o non utilizzabili a scopi istituzionali, a partire dalle case cantoniere di proprietà dell'ANAS, sono state avviate le attività di analisi e segmentazione immobiliare e di *scouting* di progetti innovativi di recupero, in grado di innescare, attraverso l'applicazione degli strumenti normativi più idonei, processi virtuosi di sviluppo territoriale, di impulso all'imprenditoria, soprattutto giovanile, e all'occupazione sociale, nel rispetto dei profili di sostenibilità ambientale, efficienza energetica, sicurezza, innovazione delle infrastrutture e valutazione delle opportunità turistico-culturali.

I progetti innovativi che verranno realizzati dovranno garantire una coerenza complessiva in termini di tipologia di attività e di immagine, offrendo una serie di servizi comuni, anche a supporto delle attività di esercizio e gestione della rete stradale.

Entro il 30 giugno 2016, si procederà ad individuare un primo elenco di immobili pubblici interamente o parzialmente inutilizzati, a partire dalle case cantoniere di proprietà dell'ANAS, integrato da ulteriori beni dismessi, appartenenti allo Stato, agli Enti territoriali e ad altri Enti pubblici, idonei per il perseguimento delle finalità di cui sopra.

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 2016 saranno esperite delle gare per la redazione di "perizie immobiliari" volte a determinare i valori dei beni immobili da iscrivere a Bilancio.

BILANCIO INTEGRATO 2015

### 3.6 ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

#### PROGETTI DI RICERCA EUROPEI

Nel corso del 2015 sono state presentate tre nuove proposte di progetto in risposta ai bandi per la ricerca pubblicati dalla Commissione Europea sulle seguenti linee di finanziamento:

- LIFE+2014 e HORIZON 2020
- OMERO - Horizon 2020
- WIN - Horizon 2020
- QUIERNES - Life 2015.

Nel frattempo, sono proseguite le attività di ricerca relative ai progetti finanziati INFRAVATION, DISTANCE e DYNA-MAP secondo il programma di lavoro presentato e sottoscritto con la Commissione Europea. Di seguito sono brevemente descritti gli obiettivi e le finalità dei progetti, le modalità di implementazione, lo stato di avanzamento ed alcuni dettagli amministrativi.

Il progetto INFRAVATION (Linea di finanziamento: VII Programma Quadro) risponde alla call ERA-NET Plus 2013 del VII Programma Quadro e consiste nella creazione di una struttura consorziata che raccoglie i contributi finanziari dei



partner per sovvenzionare progetti di ricerca e sviluppo di interesse comune ambiziosi e altrimenti non sostenibili, mettendo a fattor comune le risorse economiche disponibili. L'assegnazione e gestione dei progetti di ricerca segue i meccanismi ormai già collaudati di ERA-NET, che prevedono la predisposizione di bandi di gara per la ricerca, governati dalla struttura manageriale del consorzio, costituita da rappresentanti dei partner afferenti all'iniziativa.

L'obiettivo principale del programma è quello di favorire la diffusione e commercializzazione di soluzioni innovative che rispondono a problematiche comuni, minimizzando i costi.

Nel medio e lungo periodo INFRAVATION si propone, inoltre, di migliorare la cooperazione tra i Paesi Membri, la Commissione Europea ed altri partner internazionali.

Gli obiettivi progettuali sono perseguiti attraverso la pubblicazione di un bando di gara sul tema "Sistemi, materiali e tecniche avanzate per le infrastrutture stradali" che abbraccia settori emergenti quali le nanotecnologie, le biotecnologie, la sensoristica e la robotica applicate alla progettazione, costruzione e manutenzione delle infrastrutture.

In data 15-16 Aprile 2015, lo Steering Group di INFRAVATION ha approvato e finanziato 8 progetti, le cui attività sono state avviate nel quarto trimestre 2015. Di seguito i progetti finanziati.

GRADUATORIA	TITOLO DEL PROGETTO
1	ECLIPS - Enhancing concrete life in infrastructure through phase-change systems
2	BioRePavement - Innovation in bio-recycling of old asphalt pavements
3	HEALROAD - Induction heating asphalt mixes to increase road durability and reduce maintenance costs and disruptions
3	SHAPE - Predicting strength changes in bridges from frequency data safety, hazard, and poly-harmonic evaluation
5	SUREBridge - Automated compilation of semantically rich bim models of bridges
5	SEACON - Sustainable concrete using seawater, salt-contaminated aggregates, and non-corrosive reinforcement
5	ALTERPAVE - Use of end-of-life materials, waste and alternative binders as useful raw materials for pavements construction and rehabilitation
5	SeeBridge - Automated compilation of semantically rich bim models of bridges

## BILANCIO INTEGRATO 2015

Il progetto DISTANCE (Linea di Finanziamento CEDR) si pone l'obiettivo di redigere una linea guida di supporto alle Amministrazioni Stradali Europee contenente informazioni utili sui possibili interventi di mitigazione sonora applicabili lungo le infrastrutture stradali.

In particolare, il progetto DISTANCE è focalizzato sulle misure di mitigazione sonora basate sul controllo e la gestione della mobilità (volumi e composizione del traffico, emissione sonora di veicoli leggeri e pesanti, qualità acustica dei pneumatici) e sulle pavimentazioni antirumore. Il Progetto DISTANCE include, infine, un'analisi critica delle soluzioni emergenti al fine di investire su quelle più promettenti.

Nel 2015 ANAS ha completato il progetto, riguardante lo studio di sistemi di mitigazione sonora multifunzione e innovativi, l'applicazione del nuovo modello di calcolo acustico europeo (CNOSSOS) e l'individuazione condivisa delle misure antirumore da attuare nei piani di azione, così come previsto dalla Direttiva Europea 2002/49/CE. In data 13/07/2015 il referente del *Project Executive Board* (PEB) ha comunicato l'approvazione del progetto i cui risultati sono stati presentati alla *CEDR Conference on Road TrafficNoise*, di Amburgo nel Settembre 2015. Progetto concluso.

Il progetto DYNAMAP (linea di finanziamento LIFE) si propone di progettare ed implementare un sistema di mappatura dinamica in grado di rilevare e rappresentare in tempo reale l'impatto acustico prodotto dalle infrastrutture stradali. Il progetto si inserisce nell'ambito delle attività di mappatura acustica e pianificazione degli interventi di mitigazione sonora previsti dalla Direttiva Europea 2002/49/CE sul rumore ambientale. Tale Direttiva contempla l'aggiornamento quinquennale delle mappe acustiche e dei piani di azione per valutare l'impatto prodotto ai ricettori a seguito di modificazioni delle condizioni ambientali che possano essere intervenute nel periodo di riferimento. La reiterazione delle attività di mappatura in maniera tradizionale comporta, tuttavia, l'acquisizione di una notevole mole di dati e la rielaborazione delle informazioni raccolte, con tempi e costi non trascurabili.



Per rendere più snello e meno costoso l'aggiornamento delle mappe acustiche, la reiterazione delle attività di mappatura può essere semplificata predisponendo un sistema di acquisizione ed elaborazione dati integrato in grado di rilevare e rappresentare in tempo reale l'impatto acustico prodotto dalle infrastrutture stradali. Il sistema dovrebbe prevede lo sviluppo di sensori a basso costo che misurano direttamente la potenza sonora della sorgente in corrispondenza di punti significativi della rete stradale e di un software di gestione, elaborazione e rappresentazione dei dati acquisiti basato su una piattaforma *general purpose* di tipo GIS per l'aggiornamento delle mappe in tempo reale.

Per testare l'accuratezza ed affidabilità del sistema, il progetto contempla, inoltre, l'allestimento di due siti sperimentali da realizzare nell'agglomerato di Milano e lungo il Grande Raccordo Anulare a Roma.

Il progetto è stato avviato in data 01/07/2014 e, ad oggi, sono stati conclusi i primi studi riguardanti lo stato dell'arte in materia di sistemi dinamici di mappatura acustica e l'individuazione dei siti pilota in cui implementare il sistema prototipale DYNAMAP. Quest'ultima attività ha consentito l'individuazione di diciotto postazioni idonee lungo il GRA e del distretto urbano di Milano più adatto alla sperimentazione (Distretto 9). Nel mese di settembre 2015 è stato installato sul GRA il primo dispositivo prototipale per testarne il funzionamento nelle reali condizioni di esercizio.

#### **PROGETTI DI RICERCA IN ADESIONE A BANDI PUBBLICATI DA ORGANISMI NAZIONALI:**

##### **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 €/milioni 2. ANAS è investita per il 70% del totale (circa €/milioni 1,4) a fronte di finanziamento del CCSE del 35-40% dell'importo a carico di ANAS stessa.

Con la Delibera 398/2015/RDS del 30/07/2015, l'Autorità per l'Energia Elettrica il Gas ed il Servizio idrico (AEEGSI) ha ammesso il suddetto progetto alla seconda fase della procedura concorsuale, tuttora in corso.

#### **PROGETTI DI SPERIMENTAZIONE E RICERCA - CENTRO SPERIMENTALE STRADALE DI CESANO**

##### **Sistemi di Sicurezza Passiva**

Nel mese di novembre 2015, presso il campo prova AISICO S.r.L di Pereto (AQ), è stata avviata una sperimentazione ANAS/RNT per la verifica di funzionamento delle barriere bordo laterali nastri e paletti per usi di installazioni diverse da quelle dei crash test al vero.

L'esecuzione di prove d'impatto su paletti di barriere ANAS per differenti classi di energia permettono di individuare le soluzioni da adottare negli interventi di installazione sulla rete aziendale e di determinare le soluzioni da adottare sul dispositivo e/o sul supporto per il funzionamento ottimale del sistema barriera nastri e paletti su diversi tipo di arginello.



## BILANCIO INTEGRATO 2015

Sulla base dell'osservazione dei risultati ottenuti dalle prove dinamiche su singolo palo ed in particolare su arginello tipo Strada ANAS, si sono decise le prove di crash test al vero di Barriera ANAS nelle condizioni di vuoto a tergo.

### **Studio dell'efficacia di additivi plastomerici nelle miscele di conglomerato bituminoso-Laboratori pavimentazioni-bitumi**

L'obiettivo di questo studio è stato quello di determinare l'efficacia di un additivo in relazione alle prestazioni meccaniche dei conglomerati bituminosi in termini di durabilità.

L'additivo in questione è un compound polimerico granulare, da addizionare nel mescolatore dell'impianto di conglomerato durante la fase di produzione. A tal fine, in laboratorio, sono state testate diverse miscele di conglomerato bituminoso variando sia la quantità dei materiali che i parametri di produzione.

La natura chimica dell'additivo è stata approfondita mediante la tecnica di caratterizzazione chimico-fisica TGA/FT-IR.

Per quanto riguarda invece le prove meccaniche, si sono valutati i risultati ottenuti relativamente alla durata a fatica, modulo e resistenza meccanica su provini realizzati con pressa giratoria. Il tutto al fine di studiare materiali innovativi che potranno costituire, nel futuro, una soluzione ai casi dove ci sia necessità di conglomerati con prestazioni migliorate senza arrivare all'impiego dei bitumi modificati. Le prime conclusioni portano a stabilire il comportamento diverso delle due tecnologie di modifica (polimeri da impiegare nel bitume e nel conglomerato) per cui si tenderà a definire un campo di funzionamento specifico delle diverse tecniche. Si può affermare dunque che l'introduzione di una nuova categoria di C.B., quella dei Conglomerati Bituminosi Migliorati CBM, potrà incrementare le soluzioni progettuali possibili, legati alle disponibilità dei materiali nelle diverse zone di impiego, ferma restando la diversità di comportamento delle tecnologie disponibili.



Si completa il quadro con un breve cenno ad altre iniziative di ricerca e sviluppo in corso, quali:

#### **Pavimentazioni Stradali**

Ricerca, progettazione e sviluppo di un sistema per la determinazione automatica dei piani di manutenzione delle pavimentazioni stradali sulla base dei dati acquisiti dalle macchine ad alto rendimento (aderenza, regolarità, portanza, difetti superficiali), dei dati di traffico, di informazioni metereologiche, dei budget disponibili e delle strategie manutentive, con generazione di una banca dati centralizzata e calcolo automatico dei tronchi omogenei, di indicatori per la misura delle prestazioni offerte (da utilizzare anche per l'approvazione dei nuovi lavori eseguiti, collaudi), del decadimento nel tempo delle prestazioni.

#### **Ponti**

Ricerca, progettazione e sviluppo finalizzato alla realizzazione di un sistema per la gestione dei ponti con funzioni di modellazione, gestione per elementi strutturali, determinazione dello stato e generazione automatica di piani di manutenzione ottimizzati a livello tecnico-economico, gestione di nuove di punti rilevate con tecnologia laser-scanner, gestione di dati fotografici (proiettati sulle superfici degli elementi strutturali), gestione delle superfici strutturali, navigazione del modello 3D dei ponti, riconoscimento delle anomalie e dei difetti sulle superfici degli elementi strutturali, generazione automatica di prospetti e sezioni CAD (a supporto della progettazione di dettaglio di interventi di riparazione), etc.

#### **Lavori di Costruzione Pavimentazioni Stradali**

Ricerca, progettazione e sviluppo finalizzato alla realizzazione di un sistema per la valutazione delle *performances* nei lavori di costruzione stradale (sistema PEMS: *Performance Evaluation Management System*). Il sistema (progettato e sviluppato per la commessa Qatar) consente l'acquisizione e l'analisi di tutte le informazioni connesse con i progetti di costruzione di pavimentazioni stradali, generando reportistiche sulla qualità di tutte le attività svolte, dalla fornitura delle materie prime, alle attività di costruzione. PEMS è stato progettato per essere uno strumento flessibile, utilizzabile non solo nell'ambito delle pavimentazioni stradali, ma più in generale per valutare la qualità di progetti di costruzione in genere: ponti, gallerie, etc.

#### **Portanza Pavimentazioni Stradali**

Ricerca e sperimentazione finalizzata alla messa a punto di nuovi modelli di calcolo della portanza delle pavimentazioni stradali considerando gli effetti delle condizioni ambientali (temperatura, velocità, etc.) sulle misure eseguite sia con la tecnologia innovativa TSD, che con le tecnologie tradizionali (HWD/FWD).

BILANCIO INTEGRATO 2015

## **3.7 FINANZA**

#### **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, a valere sulle risorse PON Trasporti 2000-2006, degli interventi "generatori di entrate" sono stati, nel corso del 2015, oggetto di accurata raccolta delle informazioni per il monitoraggio dell'avanzamento procedurale, finanziario e fisico che è risultato in linea con le previsioni.

L'Autorità di Gestione del Programma (AdG) presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha effettuato le consultazioni con i beneficiari per la definizione degli importi di chiusura e dell'esatta quota di saldo di contributo di competenza di ciascun Beneficiario. Si è in attesa della determinazione dei risultati di tali attività al fine dell'incasso del saldo del contributo.

### **Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità 2007-2013**

Nel 2015 sono state presentate domande di rimborso per un totale di circa 58,4 €/milioni e sono stati incassati circa 61,6 €/milioni, portando il totale incassato a valere sul PON a circa 72,7 €/milioni in riferimento alle rendicontazioni presentate a tutto il 31.07.2015.

L'annualità 2015 è stata caratterizzata dalle attività di salvaguardia intraprese da ANAS, di concerto con la Task Force inter istituzionale, composta da rappresentanti del MIT e dell'Agenzia per la Coesione Territoriale, istituita con l'obiettivo di recuperare i ritardi accumulati nell'attuale ciclo di programmazione, ed hanno riguardato da un lato l'inserimento, ai fini del tiraggio della spesa, degli interventi retrospettivi (già finanziati con risorse ANAS in forza degli Accordi di Programma Quadro e del Contratto di Programma) nella Linea di Intervento II.1.2 e degli interventi ITS ex Risorse Liberate PON Trasporti 2000-2006 nella Linea di Intervento II.2.2, dall'altro un intenso processo di sorveglianza rafforzata - attraverso cicli di incontri, analisi e rielaborazione dei dati di avanzamento fisico - finanziario e individuazione delle criticità - e di accelerazione della spesa degli investimenti che usufruiscono di risorse finanziarie comunitarie, effettuate dalle competenti strutture attuative ANAS.

In data 30.12.2015, è stato emanato, da parte dell'AdG, il XV Decreto di ammissione a finanziamento con il quale viene ridefinito il quadro complessivo dell'allocazione delle risorse assegnate al Beneficiario ANAS a valere sui fondi del PON e del Piano di Azione e Coesione (PAC). In particolare, il Decreto formalizza gli esiti delle attività di salvaguardia della copertura finanziaria degli interventi ANAS già inseriti nel Programma le cui spese di completamento saranno effettivamente sostenute oltre il termine di ammissibilità del 31.12.2015 a valere sul PON, individuando la copertura PAC necessaria per ognuno di essi. Rispetto al precedente XIV Decreto Dirigenziale del 30.06.2015, rimane, pertanto, sostanzialmente invariato il totale dell'importo assegnato agli interventi di competenza ANAS, già ammessi al Programma, per un totale di circa 344,4 €/milioni.

Oltre a quanto sopra, accogliendo le istanze ANAS, sono stati inseriti n. 4 interventi retrospettivi e n. 2 interventi ITS, per un importo complessivo di circa ulteriori 89 €/milioni ammissibili sul PON. Nel 2015 ANAS ha, inoltre, assistito l'Unità Controlli di Primo Livello del MIT (UCIL) durante le visite in loco per le verifiche dell'avanzamento fisico dei due Grandi Progetti "S.S. 106 Megalotto 4" e "S.S. 96 Barese" ed ha predisposto la revisione della Scheda Grande Progetto (GP) "S.S. 96 Barese", trasmessa in data 1.10.2015 all'AdG per il successivo inoltro alla CE, avvenuto ad ottobre 2015, al fine di eliminare l'intervento "S.S. 96 Barese lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del Tronco Variante di Altamura 1° Lotto dal Km 84+154 (inizio Variante di Altamura) all'innesto con la S.S. 99", finanziato a valere sul PAC. Allo stato attuale ANAS sta riscontrando le osservazioni formulate dalla Commissione Europea (CE) ai fini dell'approvazione della scheda, notificate ad ANAS dall'AdG nel mese di gennaio 2016.

### **Programma Operativo Regionale (POR) FESR Calabria 2007-2013**

Nell'annualità 2015 sono state presentate dichiarazioni intermedie di spesa per circa 8,3 €/milioni. ANAS ha assistito nel gennaio 2015 gli Auditors della CE durante la Missione di *fact finding* effettuata sul GP "S.S. 106 Megalotto 2" nell'ambito dello svolgimento dei controlli in loco, aventi come obiettivo la *re-performance* dell'attività di controllo



svolta dalla Regione su ANAS nel corso dell'anno 2013, che ha portato alla certificazione dell'importo ritenuto ammissibile dal Controllo di Primo Livello di circa 60 €/milioni.

L'annualità 2015 è stata caratterizzata dalle attività intraprese da ANAS e dalla Regione Calabria finalizzate a garantire il tiraggio della spesa e la salvaguardia della copertura finanziaria delle spese che saranno effettivamente pagate oltre il 31.12.2015 (termine ultimo di ammissibilità a valere sul POR), pari a circa 35,5 €/milioni.

ANAS ha, pertanto, predisposto di concerto con la Regione l'ampliamento della Scheda GP "S.S. 106 Megalotto 2" volto alla salvaguardia dei livelli di spesa del Programma. È stata avviata, inoltre, con le competenti Strutture della Regione la procedura di sottoscrizione dell'Accordo di Rendicontazione relativo al GP predisposto sulla base di analoghi Accordi sottoscritti per altri interventi cofinanziati a valere sul fondo FESR.

#### **Programma Operativo Regionale FESR Campania 2007-2013**

Nell'annualità 2015 sono state presentate dichiarazioni intermedie di spesa per circa 19,8 €/milioni e sono stati incassati circa 24,3 €/milioni a valere sul POR.

Con riferimento GP "S.S. 268 Svincolo di Angri" al fine di garantire la copertura finanziaria dell'intervento, in riscontro alla istanza dell'Unità Operativa Grandi Progetti della Regione Campania, ANAS ha presentato la richiesta alla CE di suddividere l'importo delle lavorazioni e dei pagamenti che effettivamente saranno realizzati fino al 31.12.2015 e quelli nel periodo successivo in due periodi di programmazione, quella attuale e la Programmazione Regionale 2014 - 2020. La suddivisione in due fasi della realizzazione dei lavori, una volta formalizzata ai sensi delle vigenti norme europee e nazionali in materia, potrà fornire garanzia dell'intera copertura finanziaria dell'intera opera.

#### **Programma Operativo Regionale FESR Sicilia 2007-2013**

Per il GP "Itinerario Agrigento-Caltanissetta. Adeguamento a n. 4 corsie della S.S. 640, 1° tratto dal km. 9+800 al km. 44+400", nei mesi di luglio, settembre e dicembre 2015 sono stati incassati circa 202,2 €/milioni a valere sul POR.

Con riferimento all'intervento "Itinerario Agrigento-Caltanissetta. Adeguamento a 4 corsie della S.S. 640 di Porto Empedocle - Secondo Tratto fino al Km 74+300 (svincolo con la A19)", sono proseguite le attività finalizzate all'ammissione al finanziamento ed all'approvazione della Scheda Grande Progetto. Nell'agosto 2015 è stata emessa la Decisione finale con la quale la Commissione Europea ha approvato il contributo finanziario del FESR al GP. L'importo al quale si applica il tasso di cofinanziamento dell'Asse prioritario 1 del Programma Operativo per il GP è fissato a 628 €/milioni. Nel luglio 2015 è stato sottoscritto l'Accordo di Rendicontazione tra la Regione Siciliana, il MIT, il Dipartimento per le Politiche di Coesione dell'Agenzia per la Coesione Territoriale e l'ANAS, al fine di definire le modalità di rendicontazione delle spese effettivamente realizzate entro il 31.12.2015, la cui fonte di finanziamento è in corso di sostituzione da ex FAS Regionali ora fondi FSC a fondi PO FESR.

Nel novembre 2015 sono state presentate alla Regione Sicilia spese sostenute per circa 208,6 €/milioni per le quali sono in corso di definizione le modalità di individuazione delle quote ammissibili al POR.

#### **Programma Operativo Regionale (POR) FESR Marche 2007-2013**

Con riferimento all'intervento "S.S. n. 76 della Val d'Esino - Lavori per la realizzazione dello svincolo per il collegamento del Centro intermodale di Jesi", inserito nell'APQ Marche II Atto Integrativo, ANAS ha garantito il proprio supporto alla Regione Marche che nel mese di dicembre 2014, onde non incorrere nel disimpegno automatico dei fondi europei, ha avviato le procedure di rendicontazione a valere sulle risorse del POR delle spese per lavori principali per pagamenti già effettivamente realizzati e già finanziati a valere sulle risorse dell'ex FAS 2000-2006 ora FSC (Fondo di Sviluppo e Coesione). Nel dicembre 2014 la Regione Marche ha, pertanto, inserito nel POR FESR spese per un importo di circa 4,6 €/milioni (riferiti a parte dei lavori principali). Nel mese di giugno 2015 ANAS ha assistito l'Autorità di Audit Regionale che a seguito dell'applicazione del Regolamento Comunitario 1083/06, ha avviato il controllo di II° livello sull'intero importo certificato nell'annualità 2014 pari a circa 4,6 €/milioni.

BILANCIO INTEGRATO 2015



### **Programmazione Fondi Strutturali e di Investimento Europei 2014-2020**

Nel corso del 2015, ANAS ha seguito con attenzione l'iter di definizione del Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti", adottato dalla CE con Decisione C(2015)5451 del 29.07.2015. La dotazione di Bilancio ammonta a 1,84 miliardi di Euro di cui 1,38 miliardi di Euro provengono dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e circa 460,93 €/milioni dal Fondo di Rotazione nazionale.

In tale contesto ANAS ha proposto al MIT il finanziamento a valere sul PON di un proprio Piano di investimenti ITS, di importo pari a 87,2 €/milioni, volto alla maggiore diffusione di tecnologie di trasporto intelligenti lungo la rete stradale di competenza delle cinque regioni ammissibili (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia).

### **CEF - Connecting Europe Facility 2014-2020 (Meccanismo per Collegare l'Europa 2014-2020)**

Con riferimento alla nuova programmazione europea per la rete transeuropea di trasporto (TEN-T), nel corso del primo semestre 2015 ANAS ha completato le procedure di partecipazione alla *Call for Proposals 2014*.

In data 29.06.2015 la CE ha reso noti i risultati della *Call* pubblicando il relativo elenco di proposte approvate in data 10.07.2015 dal Comitato Finanziario CEF della CE. ANAS ha ottenuto il cofinanziamento al 50% dell'attività di studio in materia di ITS, di importo limitato ma di rilevanza in termini di partecipazione al tavolo europeo dell'ITS, in quanto realizzata nell'ambito di un ampio partenariato europeo costituitosi per il progetto *EU ITS Platform*.

Nel novembre 2015 la CE ha pubblicato una nuova *Call* (budget totale pari a 1,09 miliardi di Euro di cui 50 milioni dedicati alla modalità stradale) cui ANAS ha partecipato per il cofinanziamento di uno studio, corredata di un progetto pilota, per il miglioramento delle condizioni di sicurezza nelle gallerie stradali della rete TEN, il cui budget è di 1,3 €/milioni e la richiesta di cofinanziamento è pari a 650.000 Euro (il 50% dell'importo). Nel corso del 2016 verranno monitorate le ulteriori *Call for Proposals* che saranno pubblicate dalla CE, attese per la seconda metà dell'anno.

Nel corso del primo semestre 2015 ANAS ha seguito l'iter di approvazione da parte degli Stati membri dei Piani di Lavoro dei Corridoi TEN-T con particolare riferimento ai tre di interesse ANAS per la cui predisposizione si è prestato il necessario supporto al MIT: Scandinavo-Mediterraneo, Baltico-Adriatico e Mediterraneo.

Successivamente alla loro approvazione, sempre al fine di promuovere le opportunità di finanziamento per le infrastrutture stradali di competenza, in sinergia con il MIT è stato avviato anche il lavoro di aggiornamento degli interventi inseriti nei Piani di Lavoro.

### **Programma per l'Ambiente e l'Azione per il clima (LIFE) 2014-2020**

Nel 2015 è continuata l'implementazione del progetto *Dynamap (Dynamic Acoustic Mapping - Development of low cost sensors networks for real time noise mapping)*, relativo allo sviluppo di un sistema dinamico di mappatura acustica per rilevare e rappresentare in tempo reale l'impatto acustico generato dalle infrastrutture stradali, al quale la CE ha concesso un cofinanziamento pari a 1,06 €/milioni (48,35% dei costi ammissibili pari a 2,3 €/milioni).

Nel corso del 2015, ANAS ha seguito l'iter di pubblicazione da parte della CE della Call for Proposals 2015 a valere sul Programma LIFE 2014-2020 per un budget totale previsto pari a circa 240,8 €/milioni, di cui circa 184,1 €/milioni allocati per il Sottoprogramma "Ambiente" e circa 56,7 €/milioni per il Sottoprogramma "Azione per il Clima". Successivamente alla sua pubblicazione, avvenuta il 1° giugno 2015, ANAS ha avviato la richiesta di cofinanziamento (pari al 60% per le tipologie progettuali di interesse per ANAS) per le seguenti iniziative:

- LIFE IBiSCo - *Innovative Binders Containing Coal Fly Ash for Sustainable Soil Stabilisation in Construction* - un progetto che si propone di studiare e testare il comportamento di alcune ceneri provenienti dalla combustione dei rifiuti solidi urbani che possono in parte sostituire il cemento e/o la calce nella stabilizzazione del terreno nelle opere di ingegneria civile, con impatti positivi sull'ambiente in termini di riduzione di emissioni inquinanti e di riciclaggio dei rifiuti, nonché sul costo di realizzazione dell'opera. ANAS partecipa a tale richiesta di cofinanziamento in qualità di *Coordinating Beneficiary* di un partenariato nazionale.



- LIFE QUIETNESS, un progetto di ricerca inerente le tematiche ambientali e le azioni per il clima. Il progetto, coordinato dall'Università di Reggio Calabria, incentrato sulla caratterizzazione meccanica ed acustica di pavimentazioni antirumore, ha un valore complessivo di 2,22 €/milioni e sarà implementato da un consorzio internazionale.

### **Horizon 2020**

Nel corso del 2015 particolare attenzione è stata dedicata al nuovo Programma Quadro dell'UE per cofinanziamenti nei settori della ricerca e dell'innovazione per il periodo 2014-2020, denominato Horizon 2020, ed all'analisi - anche in sinergia con il MIT, la CE e la sua Agenzia Esecutiva per l'Innovazione e le Reti (INEA) - delle opportunità di cofinanziamento offerte dai programmi di lavori tematici di possibile interesse ANAS.

ANAS ha partecipato alle *Call for Proposals Horizon 2020* presentando le seguenti applications nell'ambito di partenariati europei:

- OMERO (*Operational Monitoring Services based on EO Space Technology: the road infrastructures core application domain*) dal budget indicativo totale di 1,9 €/milioni. La proposta, pur avendo ottenuto una valutazione molto buona dalla CE circa la rilevanza rispetto alla Call, a causa della limitatezza del budget disponibile non è stata cofinanziata;
- AM4INFRA (*Asset Management for Infrastructure*), una proposta progettuale, di cui è capofila l'olandese Rijswaterstaat, il cui budget totale è di 1,50 €/milioni;
- WASP (*Weather Assessed System Performance*), una proposta progettuale di prima fase, basata sullo studio e la gestione delle situazioni di emergenza meteo (analisi di incidentalità, gestione delle emergenze) e, in parte minore, sulla gestione della manutenzione dell'infrastruttura (PMS,etc.).

### **CEDR - Conferenza Europei dei Direttori delle Strade**

ANAS ha continuato a svolgere con impegno il ruolo di rappresentanza all'interno degli Organi statutari e dei Gruppi di Lavoro della Conferenza Europea dei Direttori delle Strade (CEDR) dedicandosi alla revisione di medio periodo della partecipazione ANAS ai Gruppi di Lavoro CEDR ed alla organizzazione a Roma delle riunioni dei Gruppi "Road safety", "EU Law-making process" e "Standardisation".

Particolare attenzione è stata dedicata al tema del finanziamento delle infrastrutture stradali e della manutenzione che - grazie alla proposta formulata da ANAS in occasione della riunione plenaria del *Governing Board* svoltosi a Bruxelles ad ottobre 2015 - è stato inserito nell'agenda dell'incontro fra il Segretario Generale del CEDR ed il nuovo Direttore della Direzione Generale della Mobilità e Traffico della CE tenutosi a Bruxelles nel mese di dicembre 2015.

Con riferimento alle prossime attività, ANAS sta contribuendo attivamente alla definizione del nuovo Programma Strategico CEDR a partire dal 2018.

**BIANCO INTEGRATO  
2015**

## **3.8 ATTIVITÀ INTERNAZIONALI**

Negli ultimi anni l'azienda, partecipando a gare pubbliche internazionali, ha operato sui mercati esteri, propendendo ai Ministeri competenti e ai Gestori Stradali di Paesi Esteri come possibile partner o consulente per la pianificazione, progettazione, direzione lavori, manutenzione e supervisione della rete stradale ed autostradale, anche attraverso la costituzione di soggetti misti di diritto locale.

Nel corso del 2015, come avvenuto a partire dal 2012, le attività internazionali sono state svolte direttamente dalla società ANAS International Enterprise a cui ANAS, ha ceduto la gestione di tutte le commesse estere mediante la stipula di un contratto con la formula "cost plus fee".

Di seguito nel dettaglio le principali attività internazionali:



## **ALGERIA**

### **Direzione Lavori Autostrada Est-Ouest lotto Est**

Sono attualmente in corso di svolgimento due commesse di "controllo e supervisione dei lavori" oltre a tre incarichi per lavori addizionali sul lotto Est:

- Marché N° 05/2008: Autoroute Est-Ouest-Lot Unique Est - "Prestations et services de Suivi et Contrôle du Lot Est -399 Km" Direzione lavori Autostrada Est-Ovest lotto Est.
- Marché N° 14/2015: Bureau de contrôle et suivi (BCS) de la réalisation de la pénétrante autoroutière reliant Batna à l'autoroute Est-Ouest, «1er lot allant de la ville de Batna (échangeur RN03/RN75) - Bir Echouhada sur 20 km» Penetrante di BATNA.

Il Cliente per entrambe le commesse è l'"Agence National des Autoroutes" (ANA).

#### **MARCHÉ N° 05/2008 - LOTTO EST**

È tuttora in corso di svolgimento per conto dell'ANA (Agence Nationale des Autoroutes) il contratto di "Supervisione e Controllo dei Lavori per la Realizzazione del Lotto Est (399 km) dell'Autostrada Est-Ovest", entrato in vigore il 26 settembre 2008.

L'ANAS (con una quota pari al 58,3%) è capogruppo di un raggruppamento costituito con ITALCONSULT (32,8%), S.T.E. ed IN.CO. (8,9%), titolare del contratto d'importo originario pari a circa 67,2 €/milioni, al netto delle tasse.

Ad oggi, su un'estesa di 399 km, sono stati aperti al traffico circa 315 km. Restano da completare circa 84 km presso il confine con la Tunisia dove i lavori sono fermi da vari anni a causa del contenzioso tra la stazione appaltante e il consorzio giapponese realizzatore dei lavori, Cojaal. All'interno della tratta aperta alla circolazione sono in corso limitati lavori di completamento affidati ad altre ditte.

Il progetto è quindi fortemente condizionato dal suddetto contenzioso, ora in fase di chiusura dopo la definizione di un accordo bonario che prevede l'abbandono del cantiere da parte di Cojaal. A seguito della formalizzazione del suddetto accordo, l'ANA potrà lanciare i lavori restanti affidandoli ad altre imprese, sebbene la situazione economica algerina faccia temere che tali lavori possano essere ancora rinviati. La scadenza del contratto di controllo e supervisione dei lavori in carico al nostro raggruppamento era inizialmente prevista per il 26 novembre 2010 ed è stata formalmente prorogata attraverso alcune varianti contrattuali (avenants) fino 26 maggio 2015.

Per il periodo successivo, dal 27 maggio 2015 al 31 dicembre 2016 è in corso di regolarizzazione una ulteriore Avenant: l'Avenant n.7 il cui iter di approvazione è in corso di formalizzazione.

In questo quadro, la situazione finanziaria del progetto vede i pagamenti in favore del RTI fermi al mese di maggio 2014 con un ritardo di 24 mesi ed un credito maturato e certificato verso l'ANAS di circa 17 Milioni di Euro Eq.

In data 17 febbraio 2016 è stato formalizzato l'Avenant n. 6 che a breve vedrà l'incasso di 7,5 Milioni di Euro Eq. di cui 4,1 Milioni di Euro Eq in quota ANAS. Inoltre in data 26 aprile 2016 è stata incassata la quota dinari per la revisione prezzi a tutto marzo 2014 pari a circa un Milione di Euro Eq. di cui quota ANAS pari a 0,7 Milioni di Euro Eq. A breve si attende l'incasso della quota Euro della predetta revisione prezzi pari a 1,7 Milioni Euro di cui quota ANAS 1,1 Milioni di Euro.

Con numerose lettere (le ultime delle quali in data 4 e 12 Maggio 2016), l'ANAS ha sollecitato l'ANA affinché risolva nell'immediato i problemi suddetti minacciando la sospensione delle attività e chiedendo un intervento risolutivo.

L'importo complessivo del contratto con l'Avenant 7 (che include tutte le attività fino a maggio 2016) raggiungerà i 113,2 Milioni di Euro comprensivo delle revisioni prezzi.

In merito alle riserve avanzate dal RTI, che ad oggi sommano 43 Milioni di Euro, l'ANA con lettera del 20 luglio 2014 si è detta disponibile ad un confronto sull'argomento.

Per quanto attiene i dati economici della commessa, l'avanzamento dei lavori a tutto il 31/12/2015, compresa la revisione prezzi, risulta pari a circa 105,7 €/milioni per il raggruppamento, con quota ANAS pari a circa 64,4 €/milioni, compresa la quota di revisione prezzi.



Si segnala inoltre l'acquisizione di incarichi aggiuntivi al Marché N° 05/2008 aventi ad oggetto:

- Controllo e supervisione lavori della strada di bypass del tunnel T1 su 13 km;
- Controllo e supervisione dei lavori dei lavori di messa in opera della recinzione autostradale su 113 km;
- Controllo e supervisione dei lavori di realizzazione di una passerella pedonale.

Queste attività - essendo relative al tratto di Autostrada oggetto del nostro incarico - vengono svolte e retribuite nel quadro del nostro contratto.

Occorre altresì notare che nonostante la sfavorevole congiuntura mondiale, si è riusciti a mantenere un ottimo livello di produzione che sommato ad una oculata riduzione dei costi ha fatto sì di ottenere un miglioramento della performance della commessa.

#### **MARCHÉ N° 14/2015 - PENETRANTE DI BATNA**

Si segnala inoltre, nell'ambito della attività internazionali del Gruppo, l'acquisizione nel corso del 2014 direttamente da parte della controllata ANAS INTERNATIONAL ENTERPRISE S.p.A. della commessa per conto dell'ANA (Agence Nationale des Autoroutes) relativa alla "Supervisione e Controllo dei Lavori per la Realizzazione della penetrante di Batna (62 km) nell'ambito del programma autostradale algerino. La commessa, il cui valore per la quota di AIE è di circa 9.833,30 mil/€ da svolgersi in due anni, sarà realizzata in Groupement con la società di stato algerina LHC Sud che ha una quota del 17%.

Il progetto, con uno sviluppo complessivo di 62 km, prevede la realizzazione del collegamento tra la città di Batna e l'Autoroute Est-Ouest tramite un'autostrada a 2 corsie per senso di marcia.

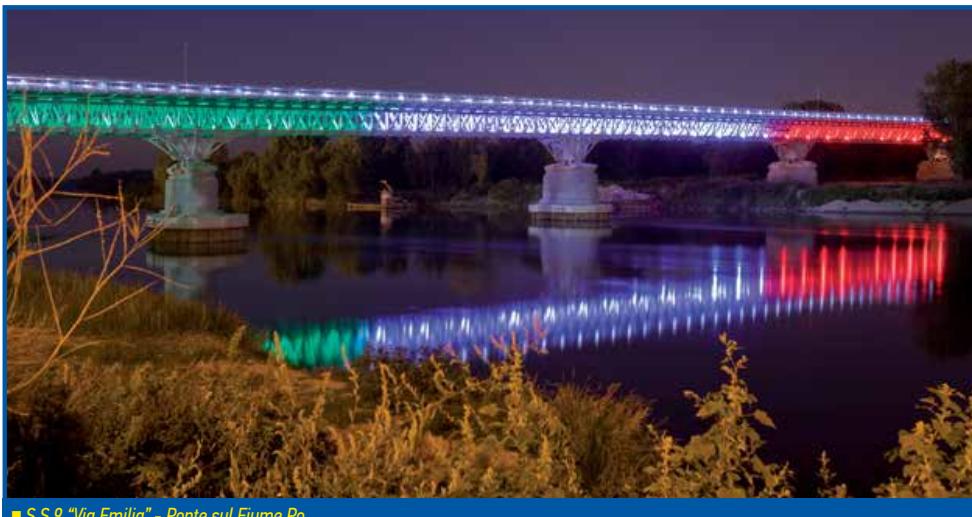
In data 11 giugno 2015 è stato approvato dal Committente il contratto che formalizza l'affidamento delle attività di Direzione Lavori (BCS) della suddetta penetrante, per il primo lotto di 20 km, al raggruppamento AIE-LHC Sud, formato da AIE S.p.A.(capofila) e dal laboratorio algerino LHC Sud (Filiale Sud del Gruppo di laboratori LNHC Laboratoire National de l'Habitat et de la Construction).

L'importo contrattualizzato è di circa 6 Milioni di Euro al netto delle tasse locali, di cui 4,8 in quota AIE.

In data 30 agosto 2015 è stato emesso l'OdS n.1, che fissa la data di inizio dei lavori. La produzione certificata dal cliente al 31/12/2015 è stata di circa 1,3 €/milioni di cui 1,2 €/milioni in quota AIE, che potranno a breve essere fatturati vista l'avvenuta formalizzazione del contratto ed il completamento dell'iter di registrazione di AIE in Algeria.

L'avvio del secondo lotto di 42 km rientra nei programmi dell'ANA, tuttavia la data di inizio lavori non è ancora definita in quanto risente di un generale fermo degli investimenti derivante dalla crisi indotta dal calo del prezzo del petrolio.

**BIANCO INTEGRATO  
2015**



■ S.S.9 "Via Emilia" - Ponte sul Fiume Po



## **LIBIA**

### **Contratto n. 3/D/2010 relativo a Servizi di PMC per la realizzazione dell'Autostrada costiera Ras Ejdyer-Emssad**

#### **Cliente: REEMP**

Nel dicembre 2010 il gruppo ANAS S.p.A., capogruppo del Raggruppamento Temporaneo di Imprese formato da ANAS, PROGETTI EUROPA & GLOBAL ed ITALSOCOTEC si è aggiudicato il contratto per i servizi di "Project Management Consulting" relativi all'intero processo di realizzazione dell'Autostrada Ras Ejdyer-Emssad, prevista nell'ambito del Trattato di Amicizia Italo-Libico. Successivamente, per l'espletamento del Contratto in oggetto, è stata costituita, in data 21.12.2013, la Società Consortile per azioni PMC Mediterraneum, subentrata al RTI nell'esecuzione del contratto, previa autorizzazione del REEMP e del Comitato Misto Italo-Libico (Libyan-Italian Joint Committee).

Il contratto, che ha un valore di 125,5 €/milioni, ha per oggetto il servizio di consulenza ed il supporto alle Autorità preposte alla realizzazione del progetto. La durata complessiva delle attività è prevista in 72 mesi.

Il perdurare degli eventi bellici e di una instabilità politica del Paese ha determinato di fatto il blocco di tutte le attività connesse al contratto di PMC per la realizzazione dell'autostrada costiera libica Ras Ejdyer- Emssad (Commissaria Libia) non lasciando prevedere una normalizzazione delle attività contrattuali in tempi brevi.

Continua, infatti, il blocco delle attività in loco al quale, a causa delle oggettive difficoltà di coordinamento con le parti interessate libiche, si è aggiunto anche quello di tutte le attività che presuppongono azioni da parte del Cliente.

Ed infatti non risultano essere stati ancora nominati gli esponenti italiani del Libyan Italian Joint Committee (Commissione paritetica Italo-Libica) al quale la legge delega la gestione del progetto in virtù dell' art. 8 del Trattato di Amicizia, Partenariato e Cooperazione tra la Repubblica Italiana e lo Stato Libico, siglato a Bengasi il 30 agosto 2008.

## **QATAR**

### **Quality assurance/quality control pavement consultancy services**

#### **Cliente ASGHAL**

Nel Settembre 2012, a seguito dell'aggiudicazione da parte di ANAS di una gara internazionale, è stato firmato un contratto per servizi professionali di "Quality Control & Quality Assurance" sulle pavimentazioni stradali con l'Autorità dei Lavori Pubblici (Ashghal/PWA) in Qatar.

Il valore del contratto è di circa 48,5 milioni di Euro per una durata prevista di 60 mesi.

Nei primi due anni di attività, le prestazioni relative al contratto di QA/QC sono proseguite con alcuni ritardi rispetto al programma iniziale, dovuti sia a motivi organizzativi interni che a problematiche relative al Cliente. Nell'ottica di recuperare tali ritardi e migliorare il coordinamento gestionale dei diversi tasks è stato messo a punto un piano di riorganizzazione (*Turnaround Plan*) nell'estate 2014 e nel Luglio 2014 un nuovo Project Director ha sostituito il precedente.

Grazie ai nuovi metodi gestionali introdotti nel progetto si è stabilito un eccellente rapporto con il Cliente e, congiuntamente alle operazioni di marketing condotte ad inizio 2015, si è anche rafforzata la reputazione e il buon nome di ANAS sia in Qatar che nell'area GCC.

Si riscontra inoltre che nel 2015, il cliente PWA ha richiesto un incremento contrattuale di circa 10 milioni di Euro per attività aggiuntive che ANAS dovrà eseguire durante il periodo 2015-2017. La variazione ha avuto l'approvazione preliminare del Vice Presidente di PWA e al momento tale variazione è al vaglio del dipartimento contratti e finanza di PWA per la verifica della copertura di budget.

Nel corso dell'anno 2015, il management del progetto ha inoltre con successo negoziato lo sblocco di due dei quattro milioni di Euro, trattenuti da PWA a causa di una disputa relativa alla performance del progetto nel periodo 2012-2013.

A seguito dei buoni rapporti ristabili e dell'eccellente servizio prestato, il Cliente ha inoltre richiesto ad ANAS una stima economica per un'estensione dell'attuale contratto di ulteriori due anni (2018-2019). Tale stima preliminare ha un valore di circa 25 €/milioni.

Si riscontra infine che l'avanzamento delle attività al 31 Dicembre 2015 è pari a circa 31,2 €/milioni.