

Tabella 31 - Nuove costruzioni lavori avviati

NUOVE COSTRUZIONI: LAVORI AVVIATI									
Area geografica	Totale al 31/12/16			Totale al 31/12/15			Totale al 31/12/14		
	n.	Importo (€/mil)		n.	Importo (€/mil)		n.	Importo (€/mil)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	1	14,69	10,18	3	191,20	164,82	2	219,43	176,79
Centro	2	6,70	5,56	2	6,19	5,01	2	21,08	12,21
Sud e Isole	3	37,91	34,47	10	199,80	166,18	4	31,20	25,65
Totali	6	59,30	50,21	15	397,19	336,01	8	271,71	214,65

La tabella seguente sintetizza la situazione dei lavori ultimati nel corso del triennio suddivisi per area geografica.

Tabella 32 - Nuove costruzioni lavori ultimati.

NUOVE COSTRUZIONI: LAVORI ULTIMATI									
Area geografica	Totale al 31/12/16			Totale al 31/12/15			Totale al 31/12/14		
	n.	Importo (€/mil)		n.	Importo (€/mil)		n.	Importo (€/mil)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	4	46,97	39,08	4	91,04	57,08	8	575,80	483,59
Centro	4	100,79	87,66	2	37,27	21,93	3	55,29	48,94
Sud e Isole	18	1.546,04	1.345,82	10	1.287,05	1.190,36	15	2.341,29	2.114,24
Totali	26	1.693,79	1.472,56	16	1.415,36	1.269,37	26	2.972,38	2.646,77

5.2.2 L'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria.

La progettazione dell'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, concepita come prosecuzione dell'Autostrada del Sole, ha avuto inizio negli anni '50 mentre la realizzazione si colloca tra il 1962 ed il 1974.

L'avvio dei lavori di ammodernamento può datarsi alla fine degli anni '90 sebbene i lavori abbiano avuto concretamente inizio nel 2003 con il primo macrolotto tra Atena Lucana e Sicignano degli Alburni, essendo intervenuta nel 2002 la legge obiettivo che ha consentito di raggruppare i lavori in pochi macrolotti, per evitare il frazionamento del complessivo progetto originario in tanti piccoli lotti con le relative difficoltà operative. La complessità dell'intervento di ammodernamento dell'autostrada SA-RC discendeva soprattutto dall'esecuzione dei lavori sulla sede originaria, comportando tale modalità realizzativa una serie di difficoltà quali, a titolo esemplificativo: elevata complessità progettuale; maggiori

costi; maggiori tempi di esecuzione; maggiori disagi per l'utenza per la necessità di continue deviazioni e di chiusure di tratti e di svincoli.

Criticità si registravano, tuttavia, anche nelle aree dove il nuovo tracciato non coincideva con il vecchio, in quanto in mancanza di viabilità alternativa, per lo svolgimento dei lavori veniva utilizzata, quale strada di accesso ai cantieri, parte della vecchia sede stradale.

Alla fine del 2015 la situazione lavori sui 443 km dell'autostrada SA-RC era la seguente:

- 355 km realizzati;
- 20 km con lavori in corso di svolgimento (macrolotto tra Laino Borgo e Campotenese);
- 68 km di lavori non iniziati, di cui 42 km ancora da finanziare.

Senonché ANAS il 16.12.2015, per i 68 km con lavori non ancora iniziati, ha deciso di programmare soltanto una manutenzione straordinaria della sede autostradale nella sua attuale configurazione, senza gli ammodernamenti integrali già previsti in parte in sede e in parte in varianti di tracciato.

Il nuovo piano di completamento dell'autostrada, con interventi di sola manutenzione straordinaria per i tratti non ancora interessati dai lavori, secondo ANAS, avrebbe consentito il completamento dell'itinerario autostradale con tempi e costi sostenibili. Venivano accelerati i lavori in corso nel tratto di 20 km tra Laino Borgo e Campotenese per consentire di terminarli il 22 dicembre 2016. A tale data ANAS considerava ufficialmente conclusi i lavori dell'autostrada, che veniva denominata "A2 Autostrada del Mediterraneo", poiché i lavori di manutenzione straordinaria, che dovranno essere effettuati sui restanti tratti di complessivi 68 km nella loro attuale configurazione, rientrerebbero nell'ambito degli interventi stradali, che devono essere eseguiti costantemente nel corso degli anni per garantire l'efficienza e la sicurezza del tracciato autostradale. ANAS, difatti, attualmente ha predisposto un piano di manutenzione programmata di oltre 1 miliardo di euro, che interessa in particolare le tratte autostradali in provincia di Cosenza e Vibo-Valentia per complessivi km 58.

5.2.3 La Strada Statale 106 "Jonica".

La strada statale 106 "Jonica" ha origine a Reggio Calabria, si sviluppa lungo la fascia litorale Jonica e termina a Taranto, dopo un percorso di 491 km. L'arteria collega le Regioni della Calabria, della Basilicata e della Puglia, attraverso i loro territori costieri. La nuova "Jonica" sarà integrata con l'autostrada Salerno - Reggio Calabria con la realizzazione di trasversali di collegamento, in parte già in corso di esecuzione/completamento, come la S.S.

182 “trasversale delle Serre” e la S.S. 280 “dei due mari”, nonché con il megalotto 4 - Firmo-Sibari.

Ad oggi sull’intero tratto della nuova S.S. 106 “Jonica” risultano ultimati 150 km, come di seguito indicato:

- il tratto ricadente nella Regione Puglia, pari a 39 km è stato interamente adeguato con l'ampliamento a quattro corsie e spartitraffico centrale;
- il tratto ricadente nella Regione Basilicata, pari a 37 km è stato interamente adeguato con l'ampliamento a quattro corsie e spartitraffico centrale;
- del tratto ricadente nella Regione Calabria sono stati adeguati 74 km, di cui 67 km con l'ampliamento a quattro corsie e spartitraffico centrale.

In Calabria ANAS ha previsto sia interventi di adeguamento e messa in sicurezza della esistente S.S. 106 nei punti di maggiore pericolosità, sia la realizzazione di nuovi tratti in variante a quattro corsie per la realizzazione di un itinerario di lunga percorrenza.

Al 31 dicembre 2016, le opere relative alla realizzazione della nuova sede della S.S. 106 Jonica, riguardano lavori in corso, che interessano 17,7 km con un investimento complessivo di 225,6 milioni di euro, nonché lavori appaltati e, quindi, di prossimo avvio, che interessano 38 km, con un investimento complessivo di 1.165,28 milioni di euro.

La S.S. 106 è interessata, oltre che dai suddetti lavori di ampliamento, anche da interventi di messa in sicurezza (svincoli, barriere metalliche e pavimentazioni) su un tratto di circa 84 km per un importo complessivo di 83,77 milioni di euro, di cui: n. 4 interventi ultimati per complessivi 38,14 milioni di euro e n. 4 interventi in corso di esecuzione per complessivi 45,63 milioni di euro.

Al fine di dare una risposta efficace per la soluzione delle criticità delle restanti tratte calabresi della S.S. 106, nella proposta di piano pluriennale 2016-2020, in corso di perfezionamento, è previsto un programma complessivo di riqualificazione e messa in sicurezza dell’intero itinerario.

5.2.4 La Strada Statale 640 “di Porto Empedocle” (degli Scrittori).

La Strada Statale 640 ha un'estensione complessiva di circa 74 chilometri, inizia a Porto Empedocle, attraversa la Valle dei Templi a sud della città di Agrigento e, dopo aver interessato i territori di numerosi comuni delle province di Agrigento e Caltanissetta, termina innestandosi sull’autostrada A19 “Palermo-Catania” tra Caltanissetta ed Enna. L’intero tratto è oggetto di lavori consistenti nel raddoppio dell’attuale piattaforma

stradale, parzialmente in nuova sede rispetto alla strada esistente, finalizzati al sostegno dello sviluppo economico e territoriale della Sicilia.

Gli interventi per la realizzazione dell'adeguamento della S.S. 640 sono stati suddivisi in 2 megalotti ed appaltati tramite affidamento a contraente generale, per un investimento complessivo di circa 1,5 miliardi di euro.

Relativamente al primo megalotto, dal km 9+800 al km 44+400, l'ultimazione è imminente per un investimento totale di circa 545 milioni di euro.

Relativamente al secondo megalotto, dal km 44+400 al km 74+300, cui corrisponde un investimento totale di circa 990 milioni di euro, la consegna definitiva dei lavori è avvenuta in data 1° ottobre 2012 e gli stessi hanno raggiunto uno stato di avanzamento pari al 67% dell'importo contrattuale. L'andamento dei lavori risente di una serie di criticità, connesse a varie evenienze emerse nel corso dell'appalto.

Sono in fase di realizzazione le principali opere d'arte tra cui viadotti, cavalcavia sottovia, opere idrauliche e gallerie.

L'ultimazione dei lavori è prevista per il mese di gennaio del 2018.

5.3 Le attività per la gestione della rete.

5.3.1 Esercizio e coordinamento del territorio.

ANAS adempie agli obblighi aziendali di “assicurare la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale in concessione, la tutela del patrimonio, la sicurezza della circolazione stradale, garantendo la sorveglianza e il tempestivo intervento nei casi di emergenza, su strade e autostrade in gestione diretta, attraverso il coordinamento e l'indirizzo degli uffici territoriali, della sala operativa nazionale e la gestione dei rapporti con gli organi di polizia stradale e protezione civile”.

Nella tabella seguente sono riportati i dati riepilogativi delle attività di manutenzione ordinaria e di manutenzione straordinaria svolte nel corso del 2016, confrontati con quelli del 2015 suddivise per aree geografiche.

Per le attività di manutenzione straordinaria si è rilevato nel corso del 2016, rispetto allo stesso periodo del 2015, un aumento del numero e dell'importo dei bandi di gara, mentre si evidenzia una diminuzione sia in termini di quantità che di importo degli affidamenti diretti, dei lavori consegnati e di quelli ultimati.

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

- * un aumento del numero dei bandi di gara pubblicati, pari all'11% e un aumento degli importi pari al 13%;
- * una diminuzione degli affidamenti diretti, pari al 17%;
- * una diminuzione del numero di lavori consegnati, pari al 20%;
- * una diminuzione dei lavori ultimati, pari al 28%.

Per quanto concerne la manutenzione ordinaria, nel 2016 permane l'utilizzo costante dei contratti triennali e il progressivo accorpamento dei contratti di manutenzione ordinaria relativamente ad alcune attività quali la manutenzione non programmata, le pavimentazioni e la pulizia del piano viabile.

Si può evidenziare rispetto all'anno precedente:

- * un aumento dei bandi di gara pubblicati, pari al 7%;
- * un aumento degli importi relativi agli affidamenti diretti, pari al 7%;
- * un aumento, rispettivamente, del 4% e del 5% del numero dei lavori consegnati e di quelli ultimati;
- * una diminuzione, rispettivamente, del 4,5% del 17% sugli importi dei lavori consegnati e di quelli ultimati.

Tabella 33 - Manutenzione Ordinaria e Manutenzione Straordinaria.

Importo €/milioni

TOTALE NAZIONALE	MANUTENZIONE ORDINARIA			
	2015		2016	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Bandi di gara	487	191,80	521	160,77
Affidamenti diretti	573	15,99	612	18,60
Lavori consegnati	1254	211,94	1322	202,30
Lavori ultimati	928	173,60	965	144,60

Importo €/milioni

TOTALE NAZIONALE	MANUTENZIONE STRAORDINARIA			
	2015		2016	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Bandi di gara	417	387,31	463	436,46
Affidamenti diretti	306	32,83	255	16,75
Lavori consegnati	751	468,75	598	443,54
Lavori ultimati	625	372,89	451	354,91

AREA NORD

AREA NORD	MANUTENZIONE ORDINARIA			
	2015		2016	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Bandi di gara	171	71,18	152	42,31
Affidamenti diretti	126	4,37	138	4,84
Lavori consegnati	341	73,24	368	51,06
Lavori ultimati	253	71,04	223	29,41

AREA NORD

AREA NORD	MANUTENZIONE STRAORDINARIA			
	2015		2016	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Bandi di gara	118	97,72	107	116,03
Affidamenti diretti	112	13,18	102	4,10
Lavori consegnati	261	145,14	178	93,91
Lavori ultimati	209	91,45	133	91,18

AREA CENTRO

AREA CENTRO	MANUTENZIONE ORDINARIA			
	2015		2016	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Bandi di gara	172	58,45	218	63,16
Affidamenti diretti	217	5,04	235	6,78
Lavori consegnati	470	70,38	523	81,12
Lavori ultimati	425	57,64	331	49,51

AREA CENTRO

AREA CENTRO	MANUTENZIONE STRAORDINARIA			
	2015		2016	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Bandi di gara	140	138,57	165	147,46
Affidamenti diretti	117	15,73	67	6,33
Lavori consegnati	248	144,92	196	161,73
Lavori ultimati	229	157,15	175	152,07

AREA SUD

AREA SUD	MANUTENZIONE ORDINARIA			
	2015		2016	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Bandi di gara	127	58,32	119	49,02
Affidamenti diretti	222	6,38	215	6,36
Lavori consegnati	410	61,25	372	63,20
Lavori ultimati	219	36,14	379	57,10

AREA SUD

AREA SUD	MANUTENZIONE STRAORDINARIA			
	2015		2016	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Bandi di gara	153	142,38	154	127,81
Affidamenti diretti	74	3,86	82	6,25
Lavori consegnati	227	160,73	194	147,58
Lavori ultimati	175	116,64	136	104,60

AUTOSTRAD E IN GESTIONE DIRETTA

AUTOSTRAD E IN GESTIONE DIRETTA	MANUTENZIONE ORDINARIA			
	2015		2016	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Bandi di gara	17	3,85	32	6,29
Affidamenti diretti	8	0,20	24	0,61
Lavori consegnati	33	7,07	59	6,92
Lavori ultimati	31	8,78	32	8,58

AUTOSTRAD E IN GESTIONE DIRETTA

AUTOSTRAD E IN GESTIONE DIRETTA	MANUTENZIONE STRAORDINARIA			
	2015		2016	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Bandi di gara	6	8,63	37	45,16
Affidamenti diretti	3	0,06	4	0,07
Lavori consegnati	15	17,96	30	40,32
Lavori ultimati	12	7,66	7	7,06

5.3.2 Programmazione interventi di manutenzione straordinaria.

Il Contratto di Programma 2016-2020, approvato dal CIPE il 7 agosto 2017 del valore di 23,5 miliardi di euro, prevede oltre 5,2 miliardi di euro di investimenti per la manutenzione straordinaria.

La programmazione su scala pluriennale degli interventi di manutenzione straordinaria si è basata su un modello sequenziale articolato in tre fasi:

- identificazione dei fabbisogni della rete stradale in termini di interventi preventivi o correttivi;
- definizione degli interventi da realizzare con i fondi disponibili nelle diverse annualità, sulla base di valutazioni di costi, benefici, opportunità e rischi;
- realizzazione degli interventi curando l'efficienza di processo, ma anche garantendo standard tecnici omogenei sulla rete.

Gli investimenti sono articolati secondo due distinte linee di azione:

- investimenti per interventi di manutenzione straordinaria della rete;
- investimenti per il potenziamento e la riqualificazione di specifici itinerari strategici.

Gli investimenti per il potenziamento e la riqualificazione di specifici itinerari strategici assorbono circa il 57% delle risorse complessivamente previste per la manutenzione straordinaria. L'allocazione specifica di risorse dedicate al potenziamento e alla riqualificazione di specifici itinerari scaturisce da una visione di sviluppo e valorizzazione della rete infrastrutturale, orientata all'innalzamento degli standard di sicurezza, funzionalità e confort ed al contenimento dei tempi di esecuzione e del consumo di risorse ambientali ed economiche.

Nel corso del 2016 sono stati avviati i piani di potenziamento e riqualificazione dei seguenti itinerari:

- SS 51 - piano straordinario per l'accessibilità a Cortina 2021;
- itinerario E45-E5;
- SS 36;
- Autostrada;
- A2;
- SS 52.

Si segnalano infine ulteriori attività intraprese, tra la fine del 2015 ed il 2016, per la valorizzazione della rete in gestione:

- nel dicembre del 2015 è stato avviato un piano da 300 milioni euro in tre anni per lavori di pavimentazione su tutta la rete. A luglio 2016 è partita anche la seconda fase dell'operazione di mantenimento del manto stradale per un ulteriore investimento del valore di 295 milioni di euro;
- è stata intrapresa nel 2016 una vasta campagna di manutenzione straordinaria con un investimento di 76 milioni per il mantenimento in efficienza degli impianti e realizzazione di interventi straordinari per implementare gli impianti tecnologici esistenti, con conseguenti benefici in termini di comfort e sicurezza per la guida;
- è stato avviato un piano per la protezione degli impianti dal danneggiamento e dal furto, al fine di garantire la continuità del servizio ai clienti stradali in termini di sicurezza e comfort. A ottobre 2016 è stato pubblicato il bando da 60 milioni di euro per il ripristino e la protezione degli impianti, in galleria e all'aperto e l'utilizzo di sistemi anti-effrazione su tutto il territorio nazionale;

- è stato intrapreso un piano per la manutenzione straordinaria della nuova segnaletica verticale da eseguirsi nei prossimi quattro anni sulle strade statali per un investimento di 71 milioni di euro.

5.3.3 Manutenzione ordinaria e strumenti di monitoraggio.

Nel 2016 è continuata l'attività di monitoraggio della spesa di manutenzione ordinaria con l'utilizzo di programmi e applicativi che creano una reportistica puntuale e aggiornata sull'andamento dell'impegnato e del consuntivato rispetto alle voci di budget assegnate. Tale attività è consistita nel controllare l'andamento della spesa dei singoli compartimenti, monitorando tramite l'estrazione di report l'andamento degli impegni e dei consuntivi e indirizzando eventuali azioni di rettifica per i singoli compartimenti. Nell'ambito delle attività della manutenzione ordinaria è sempre costante l'utilizzo delle risorse del sistema MOS Web, che consente, integrandosi con il sistema SAP e con gli altri sistemi aziendali di raccolta dati aziendali e tramite l'utilizzo di maschere ad hoc per l'imputazione dei dati, di consuntivare i costi in maniera tempestiva e dettagliata per tratta chilometrica, opera d'arte e impianto, oltre al monitoraggio continuo dall'avvio dell'intervento alla sua chiusura. Per consentire la misurazione degli indicatori di performance per il rispetto dei parametri previsti nel contratto di programma sono state utilizzate le app rilasciate sui tablet del personale di esercizio (denominata ideamobile) e dei capi nucleo (denominata wfmidea), che hanno consentito di riportare, memorizzare e conseguentemente analizzare le misure effettuate per gli indicatori relativi all'altezza dell'erba ed al valore della retroriflettenza dei segnali stradali, per la valutazione del rispetto dei valori minimi, quest'ultima misurata tramite retroriflettometri portatili che consentono la misurazione direttamente sul campo. Sono state altresì completate le campagne di misurazione, tramite macchine ad alto rendimento, dei valori degli indicatori relativi alla segnaletica orizzontale, efficienza delle pavimentazioni ed efficienza degli impianti di illuminazione delle gallerie al fine di predisporre il rapporto al Ministero concedente per ottemperare a quanto previsto nel contratto di programma.

5.3.4 Coordinamento delle attività di esercizio.

L'esercizio si svolge, oltre che con l'implementazione delle attività di manutenzione, anche con la presenza attiva su strada di uomini, l'attuazione di protocolli e l'organizzazione dei compartimenti ANAS.

Continua l'attività di coordinamento ed indirizzo degli uffici territoriali, con particolare riguardo alle attività di:

- servizi invernali;
- infomobilità e sale operative compartimentali;
- coordinamento emergenze.

5.3.5 Servizi invernali sulle strade.

Per una gestione integrata delle emergenze, dovute a eventi meteorologici a elevato impatto sulla circolazione, l'organizzazione dei servizi invernali prevede la redazione di appositi piani neve compartimentali, predisposti sulla base delle linee di indirizzo emerse in sede di confronto presso Centro di coordinamento nazionale viabilità (Viabilità Italia). Tali piani individuano le aree a rischio neve, gli eventuali percorsi alternativi, la dislocazione di uomini e mezzi, i presidi, i siti di stoccaggio mezzi pesanti, ecc.; sono redatti d'intesa con le strutture periferiche della Polizia stradale e condivisi a livello di COV (comitati operativi viabilità) presso le Prefetture competenti. L'insieme dei piani neve compartimentali consente di predisporre il piano neve nazionale che permette di sintetizzare l'insieme delle attività poste in essere da ANAS per la gestione delle attività invernali. Il piano neve nazionale è portato alla condivisione del Centro di coordinamento nazionale viabilità (Viabilità Italia), il quale in caso di alto livello di emergenza assume il coordinamento delle attività sul territorio nazionale per la gestione della viabilità autostradale e gli itinerari principali.

ANAS è presente anche al tavolo di Viabilità Italia, nei mesi di ottobre e novembre per le attività di pianificazione delle attività invernali e per la preparazione dei piani neve.

Va comunque rilevato che agli inizi del 2016 si è verificata sull'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria un'intensa nevicata, che ha tenuto bloccate per molte ore le vetture con notevoli disagi per i viaggiatori.

5.3.6 Sale operative compartimentali e infomobilità.

La costante implementazione delle tecnologie presenti sul territorio, dei nuovi impianti e delle potenzialità offerte dai sistemi informativi, attraverso le integrazioni di tali impianti, ha rappresentato, secondo ANAS, una delle principali leve per ottenere un significativo miglioramento della gestione della propria rete stradale.

5.3.7 Coordinamento emergenze.

E' proseguita l'attività del coordinamento emergenze (CO.EM), anche attraverso frequenti contatti con il dipartimento nazionale della protezione civile al fine di individuare sinergie e modalità operative comuni. Sono proseguite le usuali attività di presidio al tavolo di Viabilità Italia in tutte le sedute di pianificazione e gestione delle emergenze.

In particolare ANAS, dal 24 agosto 2016, a seguito dell'evento sismico che ha interessato il Centro Italia ed il successivo in data 30 ottobre 2016, ha partecipato alle attività di emergenza. I rappresentanti del coordinamento emergenze hanno presenziato i tavoli tecnici del dipartimento di protezione civile nazionale sia presso la sede del dipartimento in Roma sia presso la struttura insediata a Rieti.

5.3.8 Licenze, concessioni e pubblicità.

Ad inizio dell'anno 2016 è entrato in produzione il nuovo sistema SAP REAL ESTATE (RE), che ha sostituito per la gestione delle pratiche relative alla materia di pubblicità e licenze e concessioni gli applicativi GIP e SIC. Il nuovo sistema di gestione, secondo ANAS, decisamente più articolato e complesso dei precedenti gestionali e non perfettamente adeguato alle logiche strutturali della materia in argomento e conseguentemente alle relative esigenze gestionali ha rivelato durante il primo anno di impiego problematiche, anomalie e carenze legate alle funzioni proprie del sistema SAP RE, che hanno prodotto rimandi nell'espletamento delle pratiche con qualche ritardo nei riscontri all'utenza oltre che sistematiche necessità di verifiche ed approfondimenti per la soluzione delle varie difficoltà man mano incontrate. Sono attualmente ancora in corso attività volte, oltre che alla risoluzione delle più importanti carenze e inadeguatezze iniziali del sistema, anche all'avvio di corsi di formazione destinati all'ulteriore personale compartimentale abilitato all'utilizzo del sistema solo recentemente.

Nel settore della pubblicità stradale hanno avuto continuità le attività legate all'attuazione del progetto di valorizzazione impianti pubblicitari su strada, già inserito nel piano industriale, che vede sull'intera tratta di SS 309 "Romea", la preventiva individuazione

dei siti idonei alla installazione di impianti pubblicitari, la definizione di un disegno comune (standard ANAS) dei cartelli pubblicitari e più convenienti modalità di concessione degli spazi, azioni che concorrono quindi al riordino della cartellonistica, alla ottimizzazione delle posizioni, alla lotta all'abusivismo ed ad all'aumento dei ricavi. ANAS ritiene che le attività poste in siano coerenti con la pianificazione contenuta nella relativa "scheda iniziativa" e comunque procederà a breve a delineare le linee generali per l'adozione di tale sperimentazione come modello da attuare su scala nazionale o comunque lungo le arterie più importanti ed interessati sia per ANAS che per i clienti di pubblicità.

Di pari passo è proseguita l'azione dei compartimenti nella lotta all'abusivismo pubblicitario, come riassunto nelle tabelle che seguono.

Tabella 34 - Abusivismo.

Andamento Monitoraggio abusivismo Comp.ti	2016
Verballi ai sensi art. 23 comma 11-12	938
Diffide rimozione Impianti	508
Verballi per mancata rimozione impianti (art. 23 comma 13 bis)	31
Impianti rimossi da Anas ai sensi art. 23 comma 13 quater	106
Impianti rimossi dal trasgressore	41

Tabella 35 - Abusivismo su territorio.

COMPARTIMENTI 2016	Verballi ai sensi art. 23 comma 11-12	Diffide rimozione Impianti	Verballi per mancata rimozione impianti (art. 23 comma 13 bis)	Impianti rimossi da Anas ai sensi art. 23 comma 13 quater	Impianti rimossi dal trasgressore	Note spese (trasmesse da Anas alle Prefetture)		Ordinanze Ingiunzioni (emesse dalle Prefetture)	
						Numero	Importo	Numero	Importo
ANCONA	20	6	0	0	1	0	€ 0,00	0	€ 0,00
AOSTA	0	0	0	0	0	0	€ 0,00	0	€ 0,00
BARI	55	0	4	3	0	0	€ 0,00	0	€ 0,00
BOLOGNA	108	120	1	0	0	0	€ 0,00	0	€ 0,00
CAGLIARI	17	8	1	5	1	0	€ 0,00	0	€ 0,00
CAMPOBASSO	1	0	0	1	0	0	€ 0,00	0	€ 0,00
CATANZARO	28	0	2	8	0	1	€ 804,41	7	€ 6.811,00
FIRENZE	137	58	0	18	5	1	€ 308,64	4	€ 807,14
GENOVA	18	0	4	0	0	0	€ 0,00	0	€ 0,00
L'AQUILA	31	46	4	0	8	0	€ 0,00	0	€ 0,00
MILANO	9	4	0	3	4	0	€ 0,00	0	€ 0,00
NAPOLI	181	58	0	50	10	0	€ 0,00	0	€ 0,00
PALERMO	131	91	0	0	0	0	€ 0,00	0	€ 0,00
CATANIA	52	21	4	0	0	0	€ 0,00	0	€ 0,00
PERUGIA	5	1	3	2	2	1	€ 1.641,58	1	€ 1.641,28
POTENZA	47	45	0	0	9	7	€ 2.954,00	0	€ 0,00
ROMA	21	20	5	10	0	0	€ 0,00	0	€ 0,00
TORINO	71	28	1	1	0	0	€ 0,00	0	€ 0,00
TRIESTE	1	2	2	5	1	0	€ 0,00	0	€ 0,00
VENEZIA	5	0	0	0	0	0	€ 0,00	0	€ 0,00
TOTALE	938	508	31	106	41	10	€ 5.708,63	12	€ 9.259,42

Per quanto concerne la materia relativa agli accessi lungo la rete, con riferimento agli aspetti economici (non tecnici) conseguenti all'introduzione della 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, resta ancora irrisolta la singolare situazione in cui ANAS si trova ad agire a causa della 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, mentre persiste naturalmente il costante impegno da parte delle strutture periferiche e delle funzioni centrali preposte a svolgere l'azione di monitoraggio del territorio.

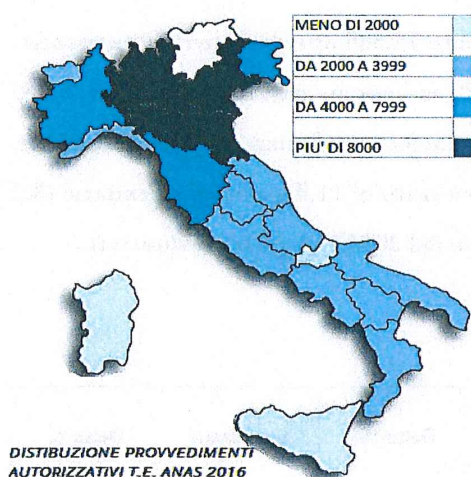
In assenza di tali disposizioni, necessarie per la quantificazione dell'indennità una tantum, ANAS si trova a dover gestire gli adempimenti legati all'emissione di provvedimenti di concessioni per nuovi accessi o per la regolarizzazione di quelli esistenti, con difficoltà e anche con differimento della richiesta di pagamento di quanto dovuto dal cliente/utente.

Rimane ancora irrisolta la problematica relativa agli accessi non regolarizzabili ai sensi della vigente normativa, per difetto di interdistanza. Infatti, in assenza di una "soluzione normativa" che possa permettere il mantenimento degli stessi su strada e la regolarizzazione dei medesimi, ANAS continua a trovarsi nella necessità di dover chiudere coattivamente i

varchi con gravissime conseguenze in termini anche di contenzioso e di percezione di ANAS presso la propria clientela (utenza stradale).

Sotto l'aspetto economico, non risultano intervenute variazioni normative rispetto alla situazione dell'anno precedente, mentre si segnala che è stata portata a termine nel corso del 2016 la revisione dei valori dei tariffari relativi al rimborso delle spese di istruttoria e di sopralluogo sostenute da ANAS e finalizzate al rilascio dei provvedimenti relativi ai processi di licenze, concessioni e pubblicità da emanarsi ai sensi del nuovo codice della strada. Anas ha proceduto, infatti, alla elaborazione dei nuovi tariffari, sia per pubblicità che per licenze e concessioni, in vigore dal 1/1/2017, regolarmente pubblicati sul sito ANAS.

5.3.9 Trasporti Eccezionali.



Dal 2007 ANAS ha in esercizio una piattaforma WEB (TEWEB-SUITE) che consente ai soggetti interessati (trasportatori e intermediari dei trasporti) muniti di codice identificativo e password, di presentare a qualsiasi ufficio ANAS una domanda di autorizzazione per la circolazione su tutta la rete di strade statali. Nella compilazione della domanda è necessario fornire alcuni dati relativi ai veicoli, al materiale trasportato e al percorso. Tutti gli uffici

interessati possono accedere al fascicolo elettronico contenente la domanda e la documentazione allegata. L'inoltro ad ANAS è subordinato alla comunicazione degli estremi del versamento degli oneri dovuti (per l'istruttoria e per l'imposta di bollo da assolvere in modo virtuale). Le domande in arrivo sono protocollate automaticamente, il servizio di inoltro per via telematica è sempre disponibile.

Nel corso del 2016, la piattaforma TEWEB è stata aggiornata per consentire la gestione telematica di tutte le fasi istruttorie che precedono il rilascio dell'autorizzazione.

Dal 1° agosto 2016 è stata avviata la prima fase di adeguamento degli oneri di istruttoria, che ha consentito, secondo l'Ente, il miglioramento del rapporto costi/proventi, in primo luogo tramite il pieno recupero inflattivo rispetto agli oneri precedentemente in vigore, ed in secondo luogo tramite la rimodulazione di alcune voci che sono state adeguate sulla base

dell'effettivo impegno richiesto e delle novità introdotte dal d.p.r. 31/2013 e dalle disposizioni attuative del MIT.

La seconda fase potrà essere attuata al momento dell'entrata in esercizio delle nuove funzionalità che prevedono la completa "digitalizzazione" del processo. Il progetto di digitalizzazione è in fase di realizzazione a cura della direzione ICT, e prevede anche la costituzione di uno sportello unico integrato trasporti eccezionali (SUITE). La messa in produzione di tutte le funzioni è prevista per la fine di settembre 2017.

A seguito delle convenzioni stipulate tra ANAS, Regione Marche e Provincie della medesima Regione, che prevedono che alcune strade tornino a far parte della rete di interesse nazionale e che altre strade regionali siano gestite da ANAS, sono state poste le basi per l'attivazione del primo sportello unico integrato trasporti eccezionali su base regionale.

Nel periodo 01/01/2016 – 31/12/2016 Anas ha rilasciato 74.635 provvedimenti autorizzativi per trasporti eccezionali, con un incremento dell'1% su base annua rispetto al 2015; 6.067 clienti (rispetto ai 6.553 del 2015) hanno presentato almeno una domanda di autorizzazione. Il tempo medio per il rilascio di una autorizzazione è stato di 11,8 giorni di calendario (8,2 giorni lavorativi) rispetto ai 10,8 giorni di calendario del 2015 (7,5 giorni lavorativi) .

Tabella 36 - Rilascio Autorizzazione.

Anno	n. provvedimenti rilasciati	Tempo medio di rilascio giorni di calendario (giorni lavorativi)	Delta %	Clienti attivi	Delta %
2016	74.635	11.8 (8.2)	+1	6.067	-7
2015	73.695	10.8 (7.5)		6.553	

5.3.10 Patrimonio immobiliare.

La gestione del patrimonio immobiliare di ANAS S.p.A. è regolata dalla legge n. 662/1996, art. 3, commi 115-119, oltre che dal codice civile per gli acquisti intervenuti con fondi propri.

La legge n. 662/1996 detta una procedura per la quale ANAS compila delle schede contenenti gli elementi catastali delle unità immobiliari e attesta la strumentalità del bene e la disponibilità alla data del 2 marzo 1994, di trasformazione in Ente.

Quindi, le filiali dell'Agenzia del demanio attestano quanto dichiarato dal capo compartimento e la direzione generale predispone un elenco a firma del Presidente che viene trasmesso all'Agenzia del demanio per l'emissione del decreto direttoriale che ne trasferisce la proprietà. Il decreto costituisce titolo per la trascrizione e voltura degli immobili.

Il processo allo stato attuale ha visto il trasferimento di 3.557 unità immobiliari su una stima totale di 6.721 e, pertanto, ne risultano da trasferire ancora 3.164 intestate al demanio dello Stato e talune ancora ai privati (circa 1.600 sono da regolarizzare catastalmente).

Il 28 ottobre 2014 l'Agenzia del demanio ha trasmesso il 9° decreto, n. 27423, che ha trasferito in proprietà di ANAS n. 512 unità immobiliari, il cui iter di trascrizione è stato completato nel corso dell'anno 2015.

In data 16 dicembre 2015 l'Agenzia del demanio ha emesso il 10° decreto, n. 22485, trasferendo 342 unità immobiliari che hanno completato la procedura nel corso dei primi mesi dell'anno 2016.

Allo stato attuale, pertanto, risultano n. 3.225 unità immobiliari corrispondenti ai fabbricati, per un valore di circa 226.573.412,55 euro, mentre il valore dei terreni, nella fattispecie quelli delle aree di servizio, è di circa 11.913.568,48 euro.

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, ripristino di funzionalità 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 di 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. ANAS sta procedendo ad

individuare un primo elenco di immobili pubblici interamente o parzialmente inutilizzati, a partire dalle case cantoniere di proprietà di ANAS.

5.3.11. Il Centro sperimentale stradale di Cesano.

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

La disponibilità di mezzi ad alto rendimento efficienti in ciascun ambito stradale (portanza, scivolosità e comfort), ha consentito nel corso del 2016 la prosecuzione delle attività sistematiche di controllo dello stato delle pavimentazioni della rete Anas.

I dati rilevati sono stati elaborati con uno specifico software che ha consentito la definizione di piani di manutenzione stradale della rete testata, e resi visualizzabili con un software moderno per un'agevole collocazione su strada degli interventi previsti. I dati vengono utilizzati per la pianificazione delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Sulle tratte stradali comprese nel contratto di programma fra Anas e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti sono stati effettuati, inoltre, i rilievi della retroriflettenza notturna della segnaletica orizzontale, di aderenza trasversale, di macrotessitura e regolarità delle pavimentazioni e di illuminamento delle gallerie.

L'andamento delle prove tradizionali ha risentito della crisi del settore con un calo della produzione per i clienti interni ed esterni, compensato però dall'aumento delle prove del settore ad alto rendimento, il cui mercato risulta in ulteriore espansione sia a livello nazionale che internazionale.

Come mostra il grafico seguente, nel 2016 è proseguita la crescita del fatturato globale del centro rispetto agli anni precedenti.