

Manutenzione straordinaria delle strade

La nuova grande opera dell'Anas.

a cura di Marilena D'Ovidio



Intervista al Presidente e Amministratore Delegato dell'Anas, Gianni Vittorio Armani, insediatosi a maggio 2015. Un'interessante e piacevole chiacchierata, resoconto puntuale su alcune delle più importanti sfide lanciate in questi pochi mesi: la svolta della manutenzione straordinaria per valorizzare le strade, l'operazione "basta buche", l'autonomia finanziaria, gli indicatori di performance e l'abbattimento del contenzioso. Questo, e molto altro, nelle pagine che seguono.

Avanti tutta con la manutenzione straordinaria delle strade. L'Anas sta dedicando un forte impegno a questa nuova opera di risanamento. Quanto vale in termini finanziari?

Nell'ambito del Piano pluriennale 2015 – 2019 del valore complessivo di 20,2 miliardi, 8,2 miliardi per manutenzione potenziamento della rete esistente. E' stata una scelta importante, che mira alla valorizzazione di strade fondamentali sulle quali viaggiano ogni giorno i nostri clienti, gli automobilisti. Il nostro Contratto di Programma per il 2015 ha fatto da apripista a questa nuova svolta di Anas. Al suo interno sono compresi 254 interventi sulla rete stradale nazionale per un valore di 1,1 miliardi di euro e 222 interventi (pari a 520 milioni di euro), di questi 254, per manutenzione straordinaria rete che riguarda: interventi gallerie, ponti e viadotti; opere di messa in sicurezza; pavimentazioni; impiantistica.

Quindi grandi vantaggi per chi guida?

Il focus sulla manutenzione straordinaria della rete stradale e autostradale che si pone l'obiettivo di valorizzare e potenziare gli asset esistenti, non porta vantaggi solo per chi guida, ma anche per il Paese in termini di rapidità degli impatti socio-economici degli investimenti. Ad esempio, i tempi di attivazione per questi lavori sono molto rapidi, 3-6 mesi rispetto a 1-2 anni per nuove opere, quindi sono più immediati gli effetti sulla crescita economica e sul PIL. Di conseguenza, vi è poi un più celere impiego di risorse umane, forniture e fatturati per cantieri. Di riflesso, tale attività determina un aumento della capacità trasportistica, senza consumare territorio e con basso impatto ambientale. Aumenta, inoltre, il ciclo di vita dell'infrastruttura e ci consente di attuare un incremento della dotazione tecnologica degli impianti. E' vero che la manutenzione diventa parte integrante del processo progettuale?

Prima si progettava, si costruiva e poi ci si poneva il tema della manutenzione. D'ora in avanti sarà diverso. Il progetto Anas conterrà anche gli aspetti concernenti la manutenzione e l'impiantistica tecnologica. Si chiamerà "Progettazione e Realizzazione Unica" e sarà basata su Standard di Building Information Model (BIM).

Sempre in scia con la manutenzione è l'operazione "basta buche sulle strade". Come funziona?

Un altro importante passo avanti nel settore della

gestione delle attività di manutenzione è l'Accordo Quadro. Per l'esecuzione più rapida ed efficace di lavori di manutenzione delle pavimentazioni e della segnaletica orizzontale su circa 25 mila km di rete stradale, abbiamo adottato la procedura dell'Accordo Quadro. Una gara complessiva, con forti economie di scala e maggiore competizione tra gli operatori, che consente di eseguire lavori di manutenzione della pavimentazione e della segnaletica con rapidità e ad un prezzo favorevole, ma, soprattutto, anche nel momento in cui si manifesta il bisogno, con conseguenti risparmi di tempo e risorse per l'indizione delle procedure d'appalto. A fine dicembre, Anas ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale ben 53 gare d'appalto, con un valore di investimento di circa 300 milioni di euro in tre anni. Grazie a questi accordi quadro, Anas potrà intervenire su tutta la propria rete, in modo rapido ed efficace, senza dover ogni volta attendere i tempi di espletamento di nuove gare. Questo consentirà di poter programmare gli interventi di manutenzione delle pavimentazioni e della segnaletica sulla rete, superando la logica passata del rappezzo, oltre a poter intervenire tempestivamente in caso di urgenza. E' una vera e propria rivoluzione per questo settore.

Quando partiranno i lavori?

Tramite questi 53 accordi quadro, Anas prevede già nei primi mesi del 2016 di poter dare avvio, a seguito della resa disponibilità dei finanziamenti, circa 106 interventi di manutenzione straordinaria del piano viabile compresi nel Contratto di Programma 2015, per complessivi circa 163 milioni di euro di importo investimento, di cui circa 130 milioni di euro di lavori.

Presidente, Lei prima ha accennato all'incremento della dotazione tecnologica degli impianti. Ci spieghi come sarà attuato.

Nell'ambito delle nuove tecnologie, Anas ha avviato l'iter per una gara pubblica per l'acquisizione di un sistema di apparati tecnologici per il monitoraggio dei flussi di traffico e controllo della velocità a supporto dell'esercizio della rete. Anas già dispone di consolidati sistemi informativi a supporto dell'esercizio della rete che permettono di acquisire ed elaborare informazioni ed immagini da tecnologie poste "sul campo" per assicurare la viabilità, effettuare il monitoraggio del traffico e garantire l'infomobilità. E' nata, però, l'esigenza di incrementare la conoscenza in

tempo reale delle condizioni della rete per garantire maggiore sicurezza e migliorare l'utilizzo dell'infrastruttura stradale da parte dei clienti. Da ciò la conseguente necessità di aumentare la diffusione delle tecnologie su strada, anche in linea con quanto previsto dalla normativa italiana relativa ai Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS: Intelligent Transport System), attraverso l'acquisizione di tecnologie come telecamere per controllo del traffico, telecamere di contesto e di sorveglianza, rilevatori di traffico, stazioni meteo, sistemi di controllo della velocità media (Vergilius), pannelli a messaggio variabile a LED tipo freccia-croce, strumentazione per attivazione rete wi-fi, armadi da esterno ed altra strumentazione tecnologica. Grazie, ancora, al sistema dell'Accordo Quadro, l'acquisto di questo genere di apparecchiature tecnologiche non sarà più parcellizzato in diversi affidamenti per singola tipologia di apparato, con conseguenti inefficienze economiche, difformità negli standard tecnici e difficoltà gestionali. L'Accordo garantirà la possibilità di installare con tempistiche certe e secondo standard predefiniti, gli apparati necessari a garantire il miglioramento della conoscenza del traffico delle varie tratte stradali, di volta in volta identificate ed aumentare, così, la sicurezza della circolazione, a beneficio di tutti i clienti.

Indubbiamente, agire sulla manutenzione straordinaria e, contestualmente, sull'aggiornamento tecnologico rappresenta una grande svolta qualitativa per le strade, ma resta la spada di Damocle del dissesto idrogeologico.

E' vero ed è per questo che **Anas** e l'Istituto superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale - ISPRA - hanno siglato, il 23 ottobre 2015 un Protocollo d'Intesa finalizzato all'utilizzo dei dati relativi ai fenomeni di dissesto idrogeologico nella disponibilità di ISPRA, tra cui l'Inventario dei Fenomeni Franosi in Italia, sia per la Regione Sicilia sia per tutto il territorio nazionale, al fine di verificarne e monitorare l'eventuale impatto sulla rete stradale di competenza **Anas**. Nella Legge di Stabilità ci sono importanti novità che vi riguardano come ad esempio, l'istituzione di un Fondo per **Anas**, ci spieghi meglio.

Si tratta di un emendamento del Governo che dispone la concentrazione in un Fondo unico delle risorse per **Anas**, ad oggi sparse in molteplici

ci fondi e capitoli del bilancio statale. Si tratta di una grande innovazione che ha l'obiettivo di dare più efficacia e certezza all'attività **dell'Anas** in termini di tempi più rapidi per l'approvazione dei programmi di investimento e maggiore flessibilità e autonomia nell'utilizzo dei finanziamenti. **Abbiamo letto anche di un'altra importante svolta per Anas: gli indicatori delle Vostre performance. Come funzionano?**

E' un importante segnale che **Anas** è attenta alle proprie responsabilità e rivolge un grande impegno nell'offrire un servizio di qualità. Per la prima volta, con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, abbiamo introdotto indicatori di performance che misurano la qualità dei servizi offerti da **Anas** ai propri clienti, prevedendo anche penali specifiche. E' questo l'inizio di un percorso che prevedrà un miglioramento dei servizi di **Anas** e già nel 2016 l'evoluzione ed il miglioramento degli indicatori stessi, in riferimento a servizi quali la pavimentazione, la segnaletica verticale, l'illuminazione etc. In relazione ai servizi misurabili, dunque, gli indicatori permetteranno di monitorare le performance di **Anas**.

Anas ha un grosso problema di gestione del contenzioso, 8,6 miliardi di euro. Come pensa di risolvere questa criticità?

Il Consiglio di Amministrazione del 16 novembre ha cambiato le regole di **Anas** per la definizione del contenzioso con le imprese appaltatrici. Abbiamo abrogato le attuali procedure in materia di definizione del contenzioso giudiziale e stragiudiziale e degli accordi bonari ed abbiamo adottato una nuova procedura straordinaria con metodologie più trasparenti e l'incremento dei controlli. Ad oggi, il valore dei contenziosi che riguardano **Anas**, in base alle richieste formulate dalle imprese per riserve e giudizi, ammonta a circa 8,6 miliardi di euro, di cui circa 4,3 miliardi di euro relativi a riserve. Il nucleo centrale della nuova procedura adottata è rappresentato dalla previsione di appositi Gruppi istruttori composti da personale interno e di un Comitato Valutatore che saranno coinvolti nella fase di analisi, prima, e di valutazione, poi, dei contenuti delle proposte individuate. Questo al fine di raccogliere e di combinare sinergicamente le diverse competenze tecniche, amministrative e legali della Società, assicurando an-



che il coinvolgimento di rappresentanti di autorevoli Istituzioni. La nuova procedura ha tra i suoi obiettivi quello di garantire la massima trasparenza, eliminare possibili conflitti di interesse, prevenire rischi potenziali di elementi corruttivi, dare uniformità e certezza ai controlli, ridurre i tempi di decisione in ragione del contemporaneo coinvolgimento di tutte le funzioni aziendali competenti. Il tutto nel rispetto delle disposizioni previste dal Codice dei Contratti Pubblici e dalla Legge Anticorruzione. La definizione del contenzioso consentirà, inoltre, di definire in maniera certa, gli oneri relativi agli investimenti in corso per la realizzazione delle infrastrutture strada-

li. Uno dei primi compiti dei gruppi istruttori sarà quello di stendere delle linee guida sulle varie casistiche di contenzioso, in modo da avere trasparenza ed uniformità di trattamento, per quanto possibile.