



**Bilancio  
di sostenibilità  
2008**







Strada statale 10 "Padana Inferiore" - Troncone di Pontecurone, confine Pavese



Progetto a cura della Condirezione Generale Amministrazione, Finanza e Commerciale  
Direzione Centrale Amministrazione e Finanza

Responsabile del progetto: Dott. Giancarlo Piciarelli

Responsabile del gruppo di lavoro: Dott.ssa Carmela Tagliarini

Il progetto è stato realizzato con la collaborazione della Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali

# Indice

<b>Capitolo 1: Il Profilo Societario</b> .....	8
<b>Nota metodologica</b> .....	10
Premessa .....	10
La responsabilità sociale di impresa e i portatori di interessi .....	11
I parametri del bilancio .....	11
I principi di redazione .....	12
Le fonti, il sistema di rilevazione e l'aggregazione dei dati .....	12
Il processo di verifica .....	13
La struttura del Bilancio .....	14
<b>Il profilo societario</b> .....	14
La storia .....	17
<b>Le attività</b> .....	23
Le attività di Anas come stazione appaltante .....	23
<i>La progettazione</i> .....	23
<i>Le procedure di gara e le contrattualizzazioni</i> .....	24
<i>Le nuove costruzioni</i> .....	24
Le attività di Anas per la gestione della rete .....	25
<i>La manutenzione</i> .....	25
<i>L'esercizio e il coordinamento del territorio</i> .....	25
<i>Le attività di ricerca e sviluppo</i> .....	26
Le altre attività .....	26
<i>La finanza di progetto e le concessioni autostradali</i> .....	26
<i>Le attività in ambito internazionale</i> .....	27
Le attività ispettive .....	28
<i>L'Ispettorato di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali</i> .....	28
<i>Le attività di ispezione sulla rete</i> .....	29
<b>La struttura societaria e l'organigramma</b> .....	31
Il modello organizzativo .....	31
Il contesto di riferimento .....	32
L'identità, la missione e la strategia .....	33
<i>La missione</i> .....	33
<i>La strategia di sviluppo di Anas: il piano economico finanziario 2007-2052</i> .....	34
<b>La corporate governance</b> .....	37
Il sistema di corporate governance .....	37
L'Assemblea dei Soci .....	40
Il Consiglio di Amministrazione .....	40
Il Presidente .....	43





Il Collegio Sindacale .....	43
Il sistema delle procure .....	44
L'Unità <i>Internal Auditing</i> .....	44
Il Dirigente Preposto .....	45
Il codice etico .....	47
L'Organismo di Vigilanza .....	48
La Corte dei Conti .....	52
L'Unità Legalità e Trasparenza .....	53
La gestione della <i>privacy</i> e la sicurezza delle informazioni .....	54
 <b>Capitolo 2 : La responsabilità economica</b> .....	 56
La produzione del valore aggiunto .....	58
La distribuzione del valore aggiunto .....	62
Gli investimenti .....	64
 <b>Capitolo 3 : La relazione ambientale</b> .....	 66
La visione generale .....	68
La compatibilità ambientale delle nuove opere .....	71
La progettazione .....	72
<i>La mitigazione e la compensazione</i> .....	78
La costruzione e l'esercizio .....	83
<i>Il monitoraggio</i> .....	85
L'uso responsabile delle risorse .....	87
Le materie prime .....	88
L'energia .....	90
L'acqua .....	91
I materiali di consumo – la carta .....	91
I trasporti e la logistica .....	93
Le emissioni ambientali .....	94
Le emissioni climalteranti .....	94
I rifiuti .....	95
L'inquinamento acustico .....	97
Le attività di ricerca .....	98
 <b>Capitolo 4 : La relazione sociale</b> .....	 100
Il dialogo con gli <i>stakeholder</i> .....	102
Le linee programmatiche di gestione e l'influenza del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT) .....	103

<b>I finanziatori</b> .....	104
<b>La rete stradale ed autostradale gestita</b> .....	111
<b>I clienti</b> .....	112
Gli utenti della strada .....	112
La relazione con gli utenti .....	113
I trasporti eccezionali .....	115
Le licenze e le concessioni .....	116
Il servizio gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare .....	118
La soddisfazione del cliente .....	118
a. La customer satisfaction .....	119
a.1 <i>La rete stradale</i> .....	119
a.2 <i>La rete autostradale</i> .....	120
b. L'Ufficio Relazioni con il Pubblico e il numero unico "Pronto Anas 841.148" ....	121
c. L'informazione ordinaria all'utenza:	
il servizio di soccorso meccanico, i programmi di infomobilità .....	123
L'accessibilità delle informazioni e la gestione dei sistemi informativi .....	125
<b>I fornitori</b> .....	129
La selezione dei fornitori .....	130
La programmazione degli acquisti .....	133
L'analisi territoriale delle spese .....	133
La formazione degli elenchi degli avvocati Anas .....	136
<b>La comunità di riferimento</b> .....	136
<b>La responsabilità sociale dei procedimenti espropriativi</b> .....	137
<b>La ricaduta delle infrastrutture sul territorio</b> .....	139
<b>La sicurezza</b> .....	141
La sicurezza nella progettazione delle gallerie .....	143
I programmi di sicurezza sulla strada e sui cantieri .....	144
La gestione delle emergenze .....	146
L'assistenza e l'informazione all'utenza nei casi di emergenza .....	148
I programmi di guida responsabile .....	149
<b>Il personale</b> .....	152
La qualificazione e la formazione delle risorse umane .....	157
Il sistema retributivo e di incentivazione .....	161
Il nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro del personale dipendente Anas ....	163
La selezione, l'assunzione e la gestione del personale .....	164
La sicurezza e la salute sui luoghi di lavoro .....	164
Le misure a favore delle minoranze e del personale con diversa abilità .....	167
La comunicazione interna .....	168
Il contenzioso con il personale .....	169
Le relazioni industriali .....	170
<b>Allegato 1: Tabella del G.R.I.</b> .....	173





Strada statale 1 "Via Aurelia", ponte Calignai

## Lettera del Presidente

*Con soddisfazione presento il primo Bilancio di Sostenibilità di Anas, strumento di comunicazione delle scelte fatte, delle azioni intraprese e degli obiettivi dichiarati. Questo bilancio di sostenibilità cerca di affrontare i temi associati ai principali attori economici e sociali con cui Anas interagisce, con l'obiettivo per i prossimi esercizi di rendere parte attiva del processo di redazione del bilancio gli stakeholder espressione delle necessità collettive.*

*La responsabilità sociale di Anas coincide con la sua missione istituzionale: attuare tutti gli interventi necessari al mantenimento e allo sviluppo in sicurezza della rete viaria di interesse nazionale, garantendo ai cittadini il diritto di muoversi liberamente entro i confini dello Stato.*

*Anas intende caratterizzare la sua missione e il suo approccio strategico attuando una politica di sostenibilità ambientale, nella piena consapevolezza che le grandi infrastrutture, modificando il corso dell'economia regionale e nazionale, hanno delle rilevanti ricadute ambientali e sociali sul territorio.*

*Da un punto di vista ambientale, Anas intende dotarsi di obiettivi di sviluppo sostenibile perseguibili nel breve e nel lungo termine, primo fra tutti l'implementazione di un sistema di monitoraggio ambientale rivolto a tutti gli appaltatori. Tale affermazione vuole essere un impegno significativo nei confronti della collettività, ma, soprattutto, ritrae l'esigenza societaria di ricercare il giusto equilibrio tra profitto, qualità, trasparenza e sviluppo sostenibile.*

*Da un punto di vista sociale, Anas intende guardare al futuro impegnandosi nella sottoscrizione e nella promozione al suo interno e presso le sedi in cui opera dei principi del Global Compact emanati dall'ONU.*

*Il cammino fino ad oggi percorso ci rende coscienti della lunga strada da percorrere, e che, solo attraverso il dialogo e la volontà raggiungeremo di volta in volta gli obiettivi ritenuti prioritari. Un percorso che inciderà positivamente sui modelli di gestione e governance ed accrescerà quel "capitale intangibile" che va dalla gestione del rischio alla gestione delle risorse umane, nella consapevolezza di rafforzare l'immagine di una società che sempre più dovrà svolgere un ruolo di attore nel contesto economico-sociale ed ambientale del nostro Paese.*

*Piero Lorenzi*

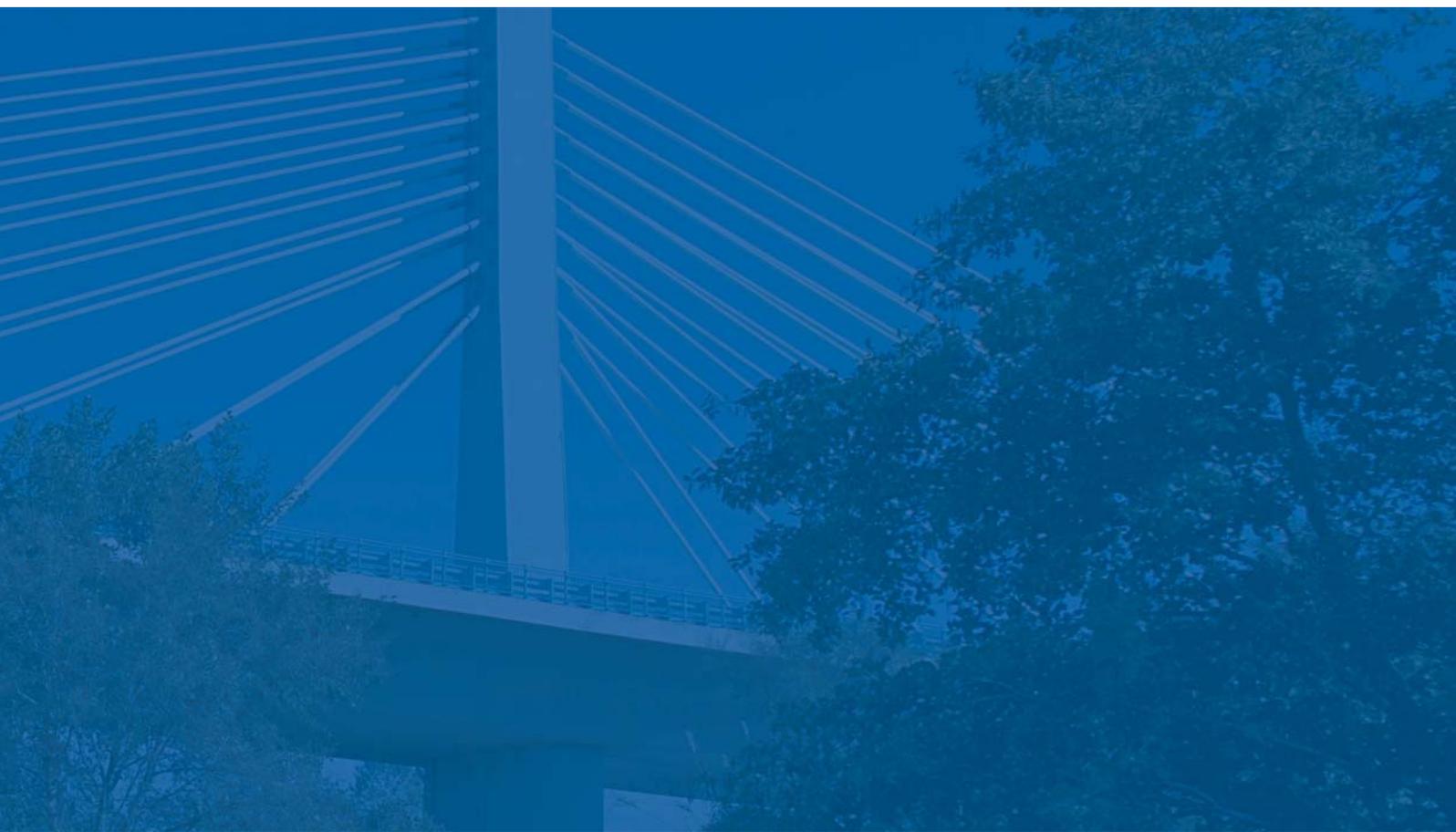
G.R.I.\G3>1.1, 1.2



1.



Il P



# PROFILO SOCIETARIO

## CAPITOLO 1



## Nota metodologica

### Premessa

Il Bilancio di Sostenibilità di Anas S.p.A. per l'esercizio 2008 si pone come obiettivo la rendicontazione ai propri *stakeholder* dell'impatto sociale delle attività svolte intese come l'insieme degli effetti prodotti nella comunità. Il profilo del rapporto risponde alla necessità di rappresentare secondo le aspettative e gli interessi legittimi degli *stakeholder* le performance di "responsabilità sociale" e di "sostenibilità" conseguite nell'esercizio e gli obiettivi a tendere negli esercizi futuri. La predisposizione di un Bilancio di Sostenibilità, a partire dall'anno 2008, si colloca all'interno di un percorso, intrapreso nel 2002 a seguito della trasformazione in Società per Azioni che affonda le proprie radici in un sistema di cultura e di valori d'impresa sempre più diffuso e condiviso e che pone in primo piano:

- gli *stakeholder*;
- il territorio;
- l'ambiente;
- la comunità sociale;
- le risorse umane;
- gli utenti.

Il Bilancio di Sostenibilità non è solo un documento che espone il ruolo e l'azione sociale dell'Azienda nel periodo, ma rappresenta una forma di monitoraggio del processo di gestione dell'Azienda.

Inoltre, la comunicazione delle performance sociali favorisce il consenso e il coinvolgimento della collettività oltre a rendere disponibili le informazioni necessarie per la valutazione ed il controllo dei dati di sostenibilità, utili per perseguire obiettivi in ambito sociale ed ambientale.

## La responsabilità sociale di impresa e i portatori di interessi

La gestione demandata ad Anas S.p.A. assume un ruolo di grande valenza sociale: la rete stradale ed autostradale costituisce un supporto indispensabile al sistema di scambi all'interno del Paese e nelle relazioni con l'estero.

La missione di Anas S.p.A., in qualità di soggetto di derivazione pubblica, è per definizione sociale. Da qui l'esigenza di rendicontare l'impatto sociale delle attività svolte, inteso come "insieme delle conseguenze prodotte nella comunità dai propri interventi".

Obiettivo di Anas S.p.A. è affermarsi sempre di più come punto di eccellenza e di riferimento nella realizzazione delle opere pubbliche per la qualità della progettazione, per le soluzioni adottate - che, in un'ottica di continuo miglioramento, devono sempre privilegiare l'adozione delle migliori tecnologie - per le modalità di realizzazione delle opere secondo procedure trasparenti, per l'impegno nella difesa della legalità e della sicurezza del lavoro, perseguendo standard di efficienza che consentano il rispetto dei tempi e del costo delle opere.

Anas S.p.A. intende inoltre sviluppare una serie di linee strategiche sul tema della sicurezza, della responsabilità sociale dei procedimenti espropriativi e le ricadute sul territorio delle nuove opere. Questo impegno non esaurisce il conseguimento della missione aziendale rispetto ad altri temi di responsabilità sociale, quali l'attenzione all'ambiente.

## I parametri del bilancio

Il bilancio di sostenibilità chiuso al 31 dicembre 2008 rappresenta il primo bilancio redatto da Anas S.p.A. Il periodo di rendicontazione va dal 1°

G.R.I.\G3>3.1, 3.2, 3.3,  
3.6, 3.7





gennaio al 31 dicembre 2008; la periodicità di redazione sarà annuale.

Il perimetro del bilancio coincide con il bilancio individuale di Anas S.p.A. ed esclude i dati delle società controllate incluse nel Bilancio Consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2008. Nel presente bilancio verrà indicata con la dicitura “Anas” la società Anas S.p.A.

## I principi di redazione

Il Bilancio di Sostenibilità 2008 è stato predisposto secondo “Le linee guida per il *reporting* di sostenibilità” emanate dal G.R.I. (*Global Reporting Initiative*) nel 2006. I principi seguiti per la definizione del contenuto del report sono i seguenti: *materialità, completezza, rispondenza, inclusività, regolarità e tempestività, verifica di terze parti, accessibilità, comparabilità, accuratezza, chiarezza e neutralità*.

L’edizione 2008 si caratterizza per l’applicazione sistemica di tutti gli indicatori richiesti dal G.R.I. nel documento G3- *Sustainability and Reporting Guidelines*, 2006.

Nella parte finale del bilancio si espone la griglia degli indicatori G.R.I. applicabili ad Anas. Tale impostazione metodologica risponde all’esigenza di rendere la qualità della redazione comparabile a livello internazionale.

La struttura espositiva del bilancio, così come i prospetti di formazione e distribuzione del valore aggiunto generato e distribuito dalla società, è stata formulata in base alle indicazioni e agli schemi standard proposti nel 2001 dal Gruppo di Studio Nazionale per il Bilancio Sociale (G.B.S.) nel documento “Principi di redazione del Bilancio Sociale”.

## Le fonti, il sistema di rilevazione e l’aggregazione dei dati

G.R.I. G3>3.5 Le informazioni contenute nel bilancio di sostenibilità si riferiscono ad argomenti e ad indicatori “materiali”, atti cioè ad influenzare in modo sostanziale le valutazioni o le decisioni degli *stakeholder*.



Il contenuto del bilancio rappresenta il risultato del processo di coinvolgimento delle diverse funzioni aziendali, conseguentemente, le fonti dei dati, citate nelle diverse parti del documento sono desunte da documenti aziendali, alcuni dei quali accessibili al pubblico.

Obiettivo nella redazione dei bilanci per gli esercizi successivi è la definizione di un sistema di rilevazione dei dati esteso anche agli stakeholder esterni, con particolare riferimento agli appaltatori. Un processo di redazione del bilancio “aperto” consentirà di esplicitare le preoccupazioni espresse direttamente dagli *stakeholder*, le aspettative sociali e l’influenza della società sulle entità a monte e a valle e, soprattutto, le preoccupazioni manifestate dalla comunità degli esperti.

Alcuni ostacoli pratici quali: la disponibilità dei dati, il costo della raccolta, la riservatezza delle informazioni, la *privacy* o altri aspetti legali, così come l’affidabilità delle informazioni disponibili e altri fattori hanno in alcuni casi condotto l’azienda alla decisione legittima di non pubblicare alcune informazioni, esplicitando le ragioni della omissione.

G.R.I.\G3&gt;3.7

Tutti i flussi informativi utilizzati per la redazione del Bilancio di Sostenibilità sono stati oggetto di monitoraggio e di controllo da parte del gruppo di lavoro responsabilità sociale di impresa, sotto la supervisione della Direzione Centrale Amministrazione e Finanza.

I dati e le informazioni di carattere economico-finanziario sono tratti dal Bilancio di Esercizio di Anas chiuso al 31 dicembre 2008, redatto in conformità ai principi contabili emessi dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri nonché dall’Organismo Italiano di Contabilità.

## Il processo di verifica

Il Bilancio di Sostenibilità a partire dall’anno 2009 sarà sottoposto ad un processo di verifica da parte di Reconta Ernst & Young S.p.A., al fine di attestarne la conformità alle linee guida definite dal G.R.I-*Global Reporting Initiative*. Tale attività si concluderà con l’emissione di un’attestazione di conformità.

G.R.I.\G3&gt;3.13



## La struttura del Bilancio

Il documento è strutturato in quattro capitoli:

- il primo capitolo “Il Profilo Societario” illustra lo scenario politico economico in cui l’Azienda opera, l’attività svolta, la struttura, i valori e il codice di condotta, la visione aziendale, la missione e la strategia;
- il secondo capitolo risponde allo standard di rendicontazione adottato ed è dedicato alla “Responsabilità Economica” e ai programmi di investimento attivati dall’Azienda;
- il terzo capitolo è dedicato alla “Relazione Ambientale” e illustra l’operato dell’Azienda in ambito ambientale;
- il quarto capitolo è dedicato alla “Relazione Sociale” ed espone le modalità di dialogo che l’Azienda intrattiene con ciascun stakeholder rilevante.

G.R.I.\G3>3.4      Informazioni aggiuntive ed approfondimenti sulle tematiche espone nel presente bilancio possono richiedersi all’indirizzo di posta elettronica: [bilanciadisostenibilita@stradeanas.it](mailto:bilanciadisostenibilita@stradeanas.it).

## Il profilo societario

G.R.I.\G3>2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8      L’Anas S.p.A. è una società per azioni il cui socio unico è il Ministero dell’Economia e delle Finanze ed è sottoposta al controllo ed alla vigilanza tecnica ed operativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La società, derivante dalla trasformazione dell’ “Ente nazionale per le strade Anas” ai sensi dell’art. 7 del D.L. 8 luglio 2002 n. 138, convertito in legge con modificazioni dalla L. 8 agosto 2002, n. 178, e successive modifiche, è un organismo di diritto pubblico, ai sensi dei decreti legislativi 358/92 e 157/95, e dell’art. 2, co. 7, lett. a), della L. 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modifiche.

La Società ha per oggetto l'espletamento delle seguenti attività, da eseguirsi in regime di concessione, ove previsto dalla legislazione vigente:

- a. gestire e mantenere la rete stradale e autostradale nazionale individuata ai sensi dell'art. 98 del D. Lgs. 31 marzo 1998 n. 112 e realizzare il suo progressivo miglioramento ed adeguamento, anche per quanto attiene agli aspetti connessi alla sicurezza stradale;
- b. costruire nuove strade ed autostrade, anche a pedaggio;
- c. vigilare sull'esecuzione dei lavori di costruzione degli interventi affidati in concessione a terzi e controllare la gestione delle autostrade il cui esercizio sia stato dato in concessione;
- d. curare l'acquisto, la costruzione, la conservazione, il miglioramento e l'incremento dei beni mobili ed immobili destinati al servizio della rete stradale ed autostradale nazionale;
- e. attuare le leggi ed i regolamenti concernenti la tutela del patrimonio della rete stradale ed autostradale nazionale, nonché adottare tutte le iniziative ritenute necessarie per la tutela del traffico ai fini della sicurezza della rete viaria;
- f. esercitare, per la rete stradale ed autostradale nazionale, i diritti ed i poteri dell'ente proprietario;
- g. effettuare e partecipare a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione;
- h. espletare, mediante proprio personale, i compiti di cui al comma 3 dell'art.12 del D.Lgs. 30 aprile 1992 n.285 e dell'art.23 del D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495.

Rientra altresì nell'oggetto sociale l'espletamento delle ulteriori attività oggetto di affidamento di cui agli articoli 98 e 99 del D.Lgs 31 marzo 1998 n. 112 e successiva normativa di attuazione.

La sede legale e la Direzione Generale della società sono site in Roma in via Monzambano 10. L'Azienda opera principalmente in Italia e gestisce con un profilo di alta direzione anche una commessa in Algeria. In Italia la società è presente su tutto il territorio nazionale attraverso unità perife-



riche costituite principalmente da Compartimenti e uffici speciali, esposti nella tabella 1.1:

**Tabella 1.1:** Competenza territoriale dei compartimenti e degli altri uffici periferici

Descrizione	Competenza territoriale
Compartimento de L'Aquila	Abruzzo
Compartimento di Ancona	Marche
Compartimento di Aosta	Valle d'Aosta
Compartimento di Bari	Puglia
Compartimento di Bologna	Emilia-Romagna
Compartimento di Cagliari	Sardegna
Compartimento di Campobasso	Molise
Compartimento di Catanzaro	Calabria
Compartimento di Firenze	Toscana
Compartimento di Genova	Liguria
Compartimento di Milano	Lombardia
Compartimento di Napoli	Campania
Compartimento di Perugia	Umbria
Compartimento di Potenza	Basilicata
Compartimento di Roma	Lazio
Compartimento di Torino	Piemonte
Compartimento di Trieste	Friuli
Compartimento di Venezia	Veneto
Dir. Regionale per la Sicilia	Sicilia
Ufficio Autostradale per la A3 SA-RC	Campania, Basilicata, Calabria

Le strutture compartimentali consentono all'Anas sia il controllo puntuale della situazione delle strade in ambito regionale, sia la realizzazione di un federalismo stradale che da una parte evidenzia le necessità del territorio, con proposte di pianificazione degli interventi fatta in stretta collaborazione e condivisione tra Compartimenti ed Enti locali, e dall'altra inquadra le attività in un quadro d'insieme della politica dei trasporti grazie al coordinamento della Condirezione Generale Tecnica, che raccoglie e rende compatibili ed integrate le proposte in ambito stradale.

## La storia

La storia dell'Anas è la storia del sistema viario infrastrutturale italiano: la realizzazione della rete stradale, che trae origine per lo più da antichi tracciati romani, ed autostradale, ha dato un contributo fondamentale alla modernizzazione del Paese, influenzandone in maniera sensibile lo sviluppo economico e culturale.

### *Anno 1865*

Dopo l'unificazione d'Italia, nel 1865, l'allora Primo Ministro La Marmora emanò tre leggi destinate a condizionare per oltre un secolo lo sviluppo del Paese:

- la legge del 20 marzo 1865 n. 2248, per l'unificazione amministrativa del Regno d'Italia, comprendente la legge fondamentale sulle opere pubbliche e l'istituzione del Ministero dei Lavori Pubblici, cui fu preposto il senatore Stefano Jacini;
- la legge del 14 maggio 1865 n. 2279, per il riordino delle strade ferrate;
- la legge del 25 giugno 1865 n. 2359, sull'espropriazione per cause di utilità pubblica e volta a regolare gli espropri necessari all'allineamento dei fili stradali o al risanamento di quartieri insalubri.

### *Anno 1867*

Negli anni successivi alla unificazione d'Italia, il problema della realizzazione di un sistema viario sufficientemente diffuso ed efficiente risultava di importanza secondaria rispetto a quello della rete ferroviaria.

### *Anno 1868*

La legge 30 agosto 1868 n. 4613 rese obbligatoria la costruzione da parte dei comuni di determinate strade di importanza rilevante in ambito comunale e intercomunale, ma stabilì che una parte dei fondi necessari doveva essere fornita da sussidi erogabili dallo Stato alle Province. Contemporaneamente lo Stato provvide a istituire i tronchi necessari all'allacciamento dei sistemi stradali preesistenti e al declassamento, in presenza di un parallelo collegamento ferroviario, delle strade nazionali in provinciali.





### *Anni 1869-81*

La legge del 30 maggio 1875 n. 2531 era volta a sopperire alla carenza della viabilità provinciale. Il programma contemplava la costruzione di 3208 km di strade, 2960 dei quali, cioè oltre il 90%, nell'Italia meridionale e in Sicilia.

In seguito, la legge del 23 luglio 1881 n. 333 prevede la costruzione di ben 6201 km di strade così suddivisi: 1450 km al nord, 880 km al centro, 2778 km al sud, 1093 km nelle isole (il contributo dello Stato ammontava al 50 % della spesa).

### *Anno 1894*

Negli anni che seguirono la crescita della rete viaria aumentò sensibilmente, fino a quando, nel 1894, a causa di una serie di difficoltà economiche, lo Stato dovette adottare drastiche riduzioni della spesa pubblica nel settore della costruzione stradale, eseguendo solamente 18.000 km dei 43.000 km previsti. Nel luglio del 1894, con la legge n. 338, fu sospesa a tempo indeterminato l'applicazione della legge del 1868, mantenendo comunque l'impegno statale per le strade già costruite o che venissero appaltate entro un anno dalla pubblicazione della nuova legge.

### *Anno 1903*

Nel luglio 1903, con la legge n. 312, si ideò l'avvio della realizzazione delle strade di collegamento per le stazioni ferroviarie, i porti postali e i capoluoghi, che ebbero, subito dopo, larga estensione. La stessa legge stabiliva che lo Stato e le Province rispettivamente con il 50% e il 25%, avrebbero concorso, alle spese a carico dei comuni.

### *Anno 1906*

Nel luglio del 1906, con la legge n. 383 (e la seguente del 2 gennaio 1910 n. 5), le leggi speciali furono estese a tutti i comuni isolati della penisola. La rete stradale italiana raggiunse in questi anni i 138.097 km contro gli 89.765 km del 1864.

### *Anno 1924*

Superati i primi anni del dopoguerra, prese corpo un progetto altamente innovativo: l'autostrada, ovvero "una nuova strada riservata esclusivamente



al traffico a motore”. Nel 1922, l’ing. Piero Puricelli elaborò il progetto dell’autostrada Milano-Laghi. Il 21 settembre 1924 ne fu inaugurata la tratta iniziale, Milano-Varese. Era nata la prima autostrada del mondo.

### *Anno 1928*

Lo sviluppo della rete stradale, obiettivo privilegiato, anche per ragioni propagandistiche, del governo fascista, fu perseguito non solo da un punto di vista tecnico, ma anche dal lato dell’organizzazione giuridico-amministrativa. Nasceva così, nel 1928, l’Aass, Azienda autonoma statale della strada, il cui primo direttore fu l’ing. Pio Calletti. L’Aass si trovò a gestire 137 arterie in pessimo stato, per un’area complessiva di 20.622 km, oltre a 450 km di strade in costruzione, erano gli anni in cui il governo fascista, per sostenere l’economia, finanziava lavori di bonifica, costruzioni ferroviarie e stradali ed opere di risistemazione urbanistica.

### *Anni 1935-36*

Ben presto sarebbe iniziata la fase espansionistica del regime: nel 1935 inizia l’invasione dell’Etiopia. Con la creazione delle colonie, l’Aass si impegnò nella realizzazione di oltre 7000 km di strade nei territori conquistati.

### *Anno 1946*

Finita la guerra, all’indomani del referendum che avrebbe visto l’Italia diventare una repubblica e in seguito alla soppressione dell’Aass, un decreto del 27 giugno 1946 istituiva l’Anas, Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali. Sono gli anni della ricostruzione del Paese e l’Anas è in prima fila, operando su ben 21.146 km di arterie per riparare la rovina di strade e ponti.

### *Anno 1960*

I primi anni Sessanta sono gli anni del “miracolo economico”, che vide l’esplosione dei consumi privati: dal 1954 al 1964 le automobili passarono da 342.000 a 4.670.000 e le motociclette da 700.000 a 4.300.000. Nel 1960 entra in vigore il nuovo codice della strada.



### *Anno 1961*

Un'apposita legge opera un riordino strutturale dell'Anas, oltre a modificarne parzialmente le denominazione in Azienda nazionale autonoma delle strade. Anche la rete di competenza subisce un notevole incremento, passando a 35.169 km nel 1963 e a 42.800 nel 1970.

### *Anni 1964-65*

La crescita economica del Paese porta con sé l'esigenza di "allargare" i propri confini: l'apertura, nel 1964, del Traforo del Gran San Bernardo e l'inaugurazione, nel 1965, del Traforo del Monte Bianco, risolvono il problema delle comunicazioni stradali con Svizzera e Francia durante i mesi invernali.

### *Anno 1974*

Nonostante la crisi petrolifera, il miglioramento delle infrastrutture viarie continua: nel 1974 viene ultimata l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, la maggiore opera realizzata direttamente dallo Stato italiano.

### *Anni '80*

Il decennio, che in generale vede nell'economia una notevole ripresa degli investimenti, si caratterizza:

- per il Piano Decennale per la Viabilità di Grande Comunicazione ai sensi della legge 531/1982;
- per forme di riassetto delle platee azionarie delle concessionarie autostradali;
- per l'aumento del chilometraggio della rete affidata all'Anas per i riclassamenti chiesti dalle Province.

Negli anni Ottanta l'Anas rivoluziona l'organizzazione di presidio delle Strade statali, basata precedentemente su cantoni (e dunque capi cantonieri, case cantoniere, ecc.), passando alla rete dei centri e nuclei di manutenzione. Inoltre, la legge n. 966 del 28 dicembre 1982 autorizza l'Anas a prestare la propria opera di assistenza all'estero, per studio, consulenza, progettazione ed anche costruzione di infrastrutture.



### *Anni 1990-94*

Il momento particolare vissuto dal Paese con l'esplosione generalizzata delle tempeste giudiziarie, specialmente nel settore delle opere pubbliche, porta l'Azienda al commissariamento. In capo a due-tre anni il Commissario straordinario riesce a riportare l'Azienda ad una normalità di funzionamento.

### *Anni 1994-95*

Con decreto legislativo n° 143 del 26 febbraio 1994 e Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 luglio 1995, l'Anas si trasforma in Ente nazionale per le strade, ente pubblico economico, pur mantenendo la stessa denominazione.

### *Anni 1995-99*

Alla fine del decennio, l'Ente dà una sistemazione soddisfacente all'intero contenzioso con le Concessionarie e coglie significativi riconoscimenti con gli interventi del Programma Giubileo e con l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Eventi tragici (l'incendio della galleria del Monte Bianco) e l'opportunità offerta dalle privatizzazioni delle aziende I.R.I., inducono l'Ente a promuovere momenti innovativi quali: un programma per la sicurezza con particolare riferimento alle gallerie, un apposito sistema informativo territoriale, gli investimenti nei settori del controllo tecnologico e di qualità e della previsione delle condizioni di circolazione.

### *Anni 2000-02*

Al fine di sviluppare possibilità di interattività con gli utenti prendono avvio le funzionalizzazioni "europee" della rete e l'inserimento di tecnologie per la comunicazione lungo i tracciati.

Inoltre, si procede all'avvio del processo di regionalizzazione di una parte della rete stradale, con conseguente passaggio delle funzioni delegate all'Anas ad altri enti territoriali (20.000 Km di strade rimangono in gestione diretta all'Anas, circa 25.000 Km si riferiscono alle Regioni).



### *Anno 2001*

È varata la legge n. 443 del 21 dicembre 2001 [c.d. Legge Obiettivo], che all'art. 1 ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici di interesse nazionale sono individuati dal Governo, prevedendo procedure accelerate per le opere strategiche. Il CIPE, con Delibera n. 121 del 21 dicembre 2001, ha approvato il 1° Programma delle Opere Strategiche.

### *Anno 2002*

Anas diventa un S.p.A. con l'art. 7 del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, "interventi urgenti in materia tributaria, di privatizzazioni, di contenimento della spesa farmaceutica e per il sostegno dell'economia anche nelle aree svantaggiate" (c.d. decreto "Omnibus"), convertito dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 187 del 10 agosto 2002. Il 19 dicembre 2002 l'Anas conclude il processo di trasformazione in S.p.A.: l'Assemblea degli azionisti ha approvato il nuovo statuto sociale e nominato il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale.

### *Anno 2006*

Il 9 febbraio 2006 l'Anas apre al traffico i primi 14 km del G.R.A., compresi i nuovi svincoli di Boccea-Montespaccato e di Casal del Marmo e quello per l'Ospedale Sant'Andrea-Cassia Veientana.

### *Anno 2007*

Il 19 febbraio 2007 nasce la prima società mista tra l'Anas e la Regione Lombardia, denominata Concessioni Autostradali Lombarde. Alla società "CAL" (50% Anas, 50% Infrastrutture Lombarde) sono attribuite la qualità e le prerogative del concedente e la possibilità di provvedere all'affidamento a uno o più concessionari della realizzazione e della gestione di tre importanti autostrade interamente collocate nel territorio lombardo: la Pedemontana Lombarda, la Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) e la Tangenziali Esterne di Milano.

A far data dal 1 ottobre 2007, l'Anas diventa l'azionista di maggioranza della società Stretto di Messina, concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione del Ponte sullo Stretto di Messina.

## Anno 2008

Nel corso del 2008, l'Anas ha da vita ad altre società miste con le Regioni Veneto, Lazio, Molise e Piemonte, per la realizzazione e/o la gestione di nuove infrastrutture autostradali. Il 23 luglio 2008 apre al traffico il 1° macrolotto della A3, tra Sicignano degli Alburni e Atena Lucana, lungo complessivamente 30 km, per un investimento di circa 600 milioni di euro. È la prima opera viaria completata in Italia con il nuovo strumento del *General Contractor*.

## Le Attività

L'Anas, in qualità di gestore della rete stradale ed autostradale italiana di interesse nazionale, grazie al notevole bagaglio di esperienza accumulato in 80 anni di operatività ed alle conoscenze del proprio personale dirigenziale e tecnico, ha recentemente ampliato la gamma di servizi offerti, potendo svolgere attività di supporto agli Enti pubblici e offrirsi come elemento catalizzatore in Italia e all'estero nei servizi di progettazione, costruzione e manutenzione stradale.

## Le attività di Anas come stazione appaltante

### La progettazione

L'Anas, attraverso la Direzione Centrale Progettazione, gestisce il ciclo completo delle attività di progettazione e di controllo per le nuove opere stradali.

Gli interventi stradali vengono seguiti, a partire dallo studio di fattibilità, attraverso i vari livelli progettuali (preliminare, definitivo, esecutivo) sino alla fase di appalto per la realizzazione delle opere. L'attività di controllo





comprende anche la fase di verifica delle progettazioni redatte dagli aggiudicatari di Appalti Integrati o di Contraenti Generali.

In questi compiti rientrano anche lo sviluppo della progettazione degli interventi della Legge Obiettivo e la progettazione dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria.

Tutte le attività sono svolte nell'ambito di un sistema di gestione per la qualità certificato UNI EN ISO 9001:2000.

In fase di progettazione sono redatti gli studi di impatto ambientale in conformità alle disposizioni di legge nazionali e regionali per valutare gli impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale dei progetti.

### **Le procedure di gara e le contrattualizzazioni**

L'Anas, sia a livello centrale che a livello territoriale, assicura la gestione efficace e l'ottimizzazione dei procedimenti concorsuali per lavori, forniture e servizi, attraverso la redazione e pubblicazione di bandi di gara, l'analisi delle offerte anomale e la stipula dei contratti.

Le procedure di gara sono svolte secondo il dettato legislativo vigente, tenendo conto delle indicazioni della giurisprudenza amministrativa e dell'autorità di vigilanza dei contratti pubblici. La nomina dei componenti delle commissioni di gara è basata su criteri di indipendenza, come da previsto dal regolamento adottato.

Nell'espletamento delle procedure di gara, l'Anas è intenzionata a rivedere per gli esercizi futuri i criteri di selezione degli appaltatori ponendo l'accento sul pregio tecnico dell'offerta progettuale e sulle caratteristiche qualitative e funzionali delle stessa, la tipologia dei materiali, i metodi costruttivi innovativi, l'adozione di soluzioni ecocompatibili, l'utilizzo di biomateriali, l'efficientamento energetico, la sostituzione delle fonti tradizionali con fonti rinnovabili.

### **Le nuove costruzioni**

Le attività relative alle nuove costruzioni, svolte a livello centrale dall'apposita Direzione Centrale Nuove Costruzioni ed a livello periferico attraverso i Compartimenti regionali, possono così riassumersi:

- predisposizione di un programma coordinato di esecuzione di nuove opere ed invio della proposta degli interventi alla Direzione Programmazione;
- predisposizione ed aggiornamento dei piani economici e di commessa;
- direzione lavori;
- monitoraggio della produzione dei cantieri stradali;
- verifica di progetti e perizie;
- attività ispettiva nei Compartimenti;
- gestione del contenzioso lavori e risoluzione delle riserve.

## Le attività di Anas per la gestione della rete

### La manutenzione

Lo sviluppo eccezionale della mobilità veicolare negli ultimi anni ha riportato all'attenzione degli enti proprietari e gestori della rete stradale, sia europea che italiana, l'importanza di una efficace attività di manutenzione in grado di garantire le migliori condizioni di sicurezza per l'utenza e di mantenere efficiente nel tempo l'infrastruttura esistente.

L'Anas in qualità di concessionaria dello Stato della viabilità di interesse nazionale e dovendo fornire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quale ente vigilante, gli elementi ed i dati per la valutazione del servizio di manutenzione effettuato, si ispira ad una metodologia di gestione in qualità sia per il miglioramento della gestione ordinaria delle strade che per il monitoraggio e la valutazione del servizio reso.

### L'esercizio e il coordinamento del territorio

L'Anas adempie agli obblighi istituzionali di "assicurare la manutenzione della rete, la sicurezza della circolazione e la tutela del patrimonio stradale, garantendo la sorveglianza e il tempestivo intervento su strade ed autostrade in gestione diretta attraverso il coordinamento e l'indirizzo degli uffici periferici e in coerenza con gli indirizzi e le politiche aziendali".

L'esercizio afferisce alla manutenzione fisica e funzionale delle opere,





ai servizi di regolazione del traffico e della circolazione, alla sorveglianza, al monitoraggio, all'azione sulla sede stradale e all'attivazione di misure protocollari, al controllo dei livelli di servizio, alla interazione e al dialogo con l'utenza, alla informazione e alla gestione nel tempo della infrastruttura. I costi di esercizio non sono circoscritti, ma riguardano anche una molteplice serie di incombenze specifiche che vanno dalla disciplina del trasporto eccezionale, dei trasporti pericolosi e degli accessi laterali, alla regolamentazione della pubblicità e delle competizioni sportive su strada, alla gestione degli attraversamenti dei centri abitati, all'attestazione dell'infrastruttura ai capisaldi viari, alla regolamentazione delle edificazioni in fregio alla rete stradale; tutti eventi questi che non interessano la rete autostradale.

Nel corso del 2008 è stata perseguita l'implementazione del nuovo modello organizzativo della funzione Esercizio i cui obiettivi sono un efficientamento dei processi e l'attuazione di una strategia di approvvigionamento finalizzata a rendere confrontabili i livelli di servizio erogati dalla fornitura.

### **Le attività di ricerca e sviluppo**

Anas in qualità di gestore primario della rete nazionale è chiamato a perseguire obiettivi di efficienza costruttiva, strategie manutentive, sicurezza, riduzione degli impatti ambientali attraverso l'individuazione di tecniche e tecnologie innovative in numerosi campi del settore dei trasporti. Le attività di ricerca identificano le soluzioni ottimali nei diversi settori delle nuove costruzioni e dell'esercizio che favoriscano un crescente livello di sicurezza delle infrastrutture, anche attraverso la definizione di linee guida e normative (*cf*r paragrafo 3.6).

## **Le altre attività**

### **La finanza di progetto e le concessioni autostradali**

Anas assicura la gestione delle attività della finanza di progetto e la realizzazione delle attività di investimento delle concessionarie attraverso la valuta-



zione della sostenibilità economico - finanziaria ed il costante monitoraggio dei flussi di cassa previsti nel piano finanziario delle concessionarie. Inoltre, contribuisce ad ottimizzare i risultati della gestione finanziaria definendo la composizione dei mezzi finanziari, pianificando nel medio-lungo termine interventi coerenti con l'evoluzione dello scenario finanziario e di *business*.

## Le attività in ambito internazionale

Anas, attraverso l'unità internazionale, opera anche sui mercati esteri, proponendosi ai Ministeri competenti e ai Gestori stradali di Paesi stranieri come possibile partner o consulente per la pianificazione, progettazione, manutenzione e supervisione della rete stradale ed autostradale, anche attraverso la costituzione di soggetti misti di diritto locale.

L'obiettivo è quello di valorizzare il prezioso know-how maturato dall'Anas in ottanta anni di attività nel settore delle infrastrutture stradali ed autostradali, affinché tale bagaglio di conoscenze possa diventare patrimonio comune agli addetti ai lavori ai fini del raggiungimento, a livello internazionale, di standards di qualità e sicurezza sempre più elevati.

Le attività internazionali dell'Anas comprendono:

- (I) assistenza tecnica di tipo istituzionale: l'Anas offre la sua assistenza tecnica alle amministrazioni stradali di altri Paesi, attraverso, ad esempio, la predisposizione di piani nazionali dei trasporti e di studi di fattibilità tecnico-economica, il supporto nell'individuazione delle fonti di finanziamento, la formazione del personale, la ricerca e sperimentazione a livello europeo, mediante la partecipazione a programmi finanziati dall'Unione Europea, anche attraverso il coinvolgimento operativo del Centro Sperimentale Stradale di Cesano (Roma) e dei suoi laboratori.
- (II) servizi integrati: trattasi di servizi tecnici, economico-finanziari, amministrativi e legali - da acquisire anche attraverso la partecipazione a gare internazionali - come, ad esempio:
  - consulenze specialistiche nei campi della pianificazione trasportistica, delle concessioni a pedaggio, degli interventi di ammodernamento delle reti viarie, ecc.;



- progettazione ai diversi livelli di approfondimento (preliminare, definitivo, esecutivo);
- direzione dei lavori, alta sorveglianza;
- consulenza economico-finanziaria, amministrativa e legale.

L'Anas, in analogia a quanto già svolto nell'ambito delle proprie attività internazionali di stampo istituzionale, ha sviluppato una linea di business avente per oggetto l'erogazione di percorsi formativi, teorici e pratici, a paesi stranieri interessati a formazione "on the job" degli addetti tecnici al sistema viario locale. Obiettivo per il futuro dell'unità internazionale potrebbe essere l'esportazione nei paesi emergenti del *know how* maturato da Anas sulla progettazione.

Ad oggi in ambito internazionale sono in corso iniziative volte all'acquisizione di commesse e/o allo sviluppo di progetti in numerosi Paesi dell'Europa dell'Est, del Sud America, in India ed in Nord Africa.

## Le attività ispettive

### L'Ispettorato di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali

Il processo di riorganizzazione societaria di Anas ha affrontato, tra l'altro, anche la questione del potenziamento delle funzioni di vigilanza e di controllo sulle concessionarie autostradali. Per conferire all'attività di vigilanza un ruolo di centralità e di preminenza è stato costituito l'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali, il quale svolge le attività di controllo derivanti dal complesso normativo di cui, in particolare, alla Legge 286/2006 e ss.mm.ii.. Nell'ambito di tali competenze, assume specifico rilievo la verifica dell'esatto adempimento, da parte delle Società concessionarie autostradali, degli obblighi previsti dalle Convenzioni di concessione e dagli annessi piani economico-finanziari, con particolare riguardo all'attuazione dei programmi di investimento e degli interventi di manutenzione e completamento della rete autostradale. L'Ispettorato, posto alle dirette dipendenze del Presidente di Anas, è in una posizione di autonomia organizzativo-gestionale, rispetto alle altre articolazioni aziendali, in ragione delle specifiche competenze istituzionali ad esso affidate.



La legge di riforma del settore n. 286/2006 ha conferito a questa struttura nuovi poteri di controllo, di accesso e di ispezione nei riguardi delle concessionarie autostradali. Tra i compiti direttamente riferibili all'Ispettorato rientrano:

- la verifica sulla qualità del servizio erogato ed, in particolare, sullo stato strutturale delle infrastrutture gestite;
- l'accertamento della tempestività degli interventi di ripristino e sostituzione;
- la verifica sulle modalità di svolgimento degli interventi di manutenzione ordinaria;
- il controllo sui costi, tempi e modalità d'esecuzione del programma degli investimenti;
- l'accertamento sulle modalità di affidamento dei lavori;
- l'accertamento sul rispetto degli impegni economico-finanziari assunti in convenzione;
- la verifica del mantenimento di adeguati livelli di solidità patrimoniale;
- la verifica dell'evoluzione dei livelli tariffari applicati.

La nuova regolamentazione stabilisce anche l'introduzione di un articolato sistema sanzionatorio, proporzionale al grado delle carenze riscontrate, il quale costituisce un efficace deterrente per le società al rispetto degli obblighi di convenzione.

## Le attività di ispezione sulla rete

L'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali – IVCA ha il compito di assicurare il rispetto formale e sostanziale degli obblighi contrattuali assunti dai Concessionari autostradali, gestendo le attività di Alta Sorveglianza e di verifica ispettiva, fornendo un adeguato livello di informazione al Governo e al Parlamento sulle concessioni autostradali, nonché la verifica annuale delle tariffe e la definizione di standard di progettazione, manutenzione e costruzione per il mantenimento di adeguati livelli di sicurezza del trasporto autostradale, nel rispetto delle condizioni contrattuali, della normativa vigente e secondo le linee di indirizzo stabilite dal Ministero delle Infrastrutture.



In particolare, all'IVCA sono demandate le funzioni di:

- contribuire al mantenimento di adeguati livelli di sicurezza del trasporto viario autostradale, attraverso la definizione di standard di progettazione, manutenzione e realizzazione di investimenti sulle infrastrutture autostradali, nel rispetto delle normative vigenti in materia di qualità e sicurezza;
- assicurare un adeguato livello di informazione sulle concessioni autostradali al Governo e al Parlamento, attraverso la formulazione di osservazioni I) sugli schemi di concessione utilizzati, II) sul rispetto degli obblighi contrattuali assunti dai concessionari, III) sul rinnovo e la modifica delle concessioni esistenti;
- garantire le attività di controllo dei concessionari, dalla realizzazione alla gestione delle infrastrutture, attraverso la pianificazione e la realizzazione di verifiche ispettive;
- garantire il rispetto delle condizioni previste nelle Convenzioni, attraverso I) l'esercizio di poteri direttivi e di ispezione in ordine alle modalità di raccolta, elaborazione e trasmissione dei dati economici, finanziari, tecnici e gestionali da parte dei concessionari, II) la trasmissione delle suddette informazioni al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, III) l'emanazione di direttive concernenti l'erogazione dei servizi da parte dei concessionari definendone in particolare i livelli di qualità, IV) l'emanazione di direttive per la separazione contabile e amministrativa e la verifica dei costi delle prestazioni, V) l'introduzione di sanzioni a fronte di casi di inadempimento delle clausole della convenzione imputabile al concessionario, in accordo con quanto stabilito dalla Convenzione unica ed in linea con gli indirizzi definiti dal vertice aziendale;
- assicurare il controllo delle concessioni autostradali, nonché la verifica annuale delle tariffe da applicare, nel rispetto dei vincoli normativi e contrattuali esistenti.

La struttura operativa dell'IVCA è scindibile in tre macroaree: l'Area Gestionale, l'Area Vigilanza e Concessioni, l'Area Attività Ispettiva.

# La struttura societaria e l'organigramma

## Il modello organizzativo

Il Consiglio di Amministrazione dell'Anas ha approvato il 21 settembre 2006 una nuova struttura organizzativa, con i seguenti obiettivi:

- razionalizzare il numero di riporti diretti al presidente;
- focalizzare le Unità Organizzative su obiettivi e responsabilità il più possibile chiari e identificabili;
- potenziare l'attività di vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione e sulla gestione delle autostrade affidate in concessione a terzi, separandola anche organizzativamente dall'attività operativa;
- evitare duplicazioni e sovrapposizioni nelle aree di responsabilità di vertice.

Il modello organizzativo ha previsto la creazione di tre macro-aree (Condirezione Generale Tecnica, Condirezione Generale Legale e Patrimonio, Condirezione Generale Amministrazione, Finanza e Commerciale), sotto la responsabilità ciascuna di un Condirettore Generale e di un numero molto limitato di funzioni di staff e di servizio tutte a riporto diretto del Presidente.

Le Direzioni e le Unità Organizzative alle dirette dipendenze del Presidente sono:

- Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali;





- Direzione Centrale Risorse Umane e Affari Generali;
- Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali;
- Affari Societari e Segreteria del Consiglio di Amministrazione;
- Pianificazione Strategica;
- Sistemi Informativi;
- Internal Auditing;
- Unità Legalità e Trasparenza.

La Condirezione Generale Tecnica è stata costituita con l'obiettivo di concentrare sotto un'unica responsabilità tutte le attività tecnico-operative ed è articolata in strutture organizzative focalizzate sui processi core dell'Anas.

La Condirezione Generale Legale e Patrimonio è organizzata secondo un modello organizzativo inteso ad assicurare uniformità di indirizzo e coerenza di gestione nelle funzioni aziendali aventi carattere legale e patrimoniale.

La Condirezione Generale Amministrazione, Finanza e Commerciale presidia i processi amministrativi-finanziari, il controllo economico-finanziario del *business*, la gestione delle partecipazioni societarie, il rilascio delle concessioni autostradali e finanziamento delle grandi opere con tecniche di finanza di progetto e lo sviluppo commerciale attraverso la massimizzazione di tutte le fonti di ricavo convenzionali (licenze e concessioni, aree di servizio autostradali, affissioni pubblicitarie, trasporti eccezionali ecc.).

## Il contesto di riferimento

G.R.I.\G3>EC9 Il comparto delle infrastrutture e dei trasporti subisce in misura rilevante gli effetti derivanti dall'andamento del prodotto interno lordo. Lo scenario macroeconomico attuale, nel quale ricondurre le variabili decisionali connesse alla coesione economica e sociale nel rispetto delle esigenze territoriali di sviluppo economico, si caratterizza per tassi di crescita del PIL minori rispetto al quadro degli interventi delineati dalla Strategia di Lisbona e dallo stesso *Master Plan* dell'Unione Europea.



A tale considerazione di ordine macroeconomico si aggiunge anche l'attuazione di una manovra triennale che per la prima volta è inserita in un contesto federale, con la scomposizione reale delle competenze in capo al territorio e in capo allo Stato centrale. La manovra triennale ha l'obiettivo di dare risposte chiare in merito ai criteri seguiti per la valutazione, selezione ed esecuzione del Programma di Infrastrutture Strategiche che rappresenta una diretta emanazione della delibera 121 del 2001 del CIPE. In tale contesto, sono state operate scelte prioritarie sulla base della convinzione che esistessero 21 opere fondamentali inderogabili per le quali i criteri di selezione sono rappresentati dalla natura del progetto, la sua esecutività, la sua capacità di immettere risorse economiche nel sistema Paese. Tra tali opere strategiche demandate ad Anas figurano l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, il Grande Raccordo Anulare di Roma, il Passante di Mestre e la Strada statale 106 "Jonica".

## L'identità, la missione e la strategia

G.R.I.\G3>4.8

### La missione

Anas è la principale stazione appaltante in Italia, le sue missioni, riferite alla rete stradale ed autostradale di interesse nazionale, sono:

- la gestione, manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade ed autostrade;
- l'adeguamento e progressivo miglioramento della rete delle strade e delle autostrade e della relativa segnaletica;
- la costruzione di nuove strade ed autostrade, anche a pedaggio, sia direttamente che mediante concessione a terzi,
- la partecipazione allo sviluppo delle politiche pubbliche e contribuzione allo sviluppo della normativa in materia di appalti pubblici partecipando, tra l'altro, alla "Commissione Committenti" presso l'I.G.I- Istituto Grandi Infrastrutture;
- l'ampliamento della gamma dei servizi nell'ambito della ricerca ed innovazione nonché nelle attività di supporto agli Enti pubblici;



- i servizi di informazione agli utenti, a partire dagli apparati segnaletici;
- la vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e controllo della gestione delle autostrade;
- l'attuazione delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade ed autostrade e tutela del traffico e della segnaletica;
- l'adozione dei provvedimenti necessari per la sicurezza del traffico sulle strade e sulle autostrade;
- la realizzazione e partecipazione a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione.

### **La strategia di sviluppo di Anas: il piano economico finanziario 2007-2052**

Come è noto, ai sensi e nei termini stabiliti dell'articolo unico, comma 1018 della Legge n. 296/06 (Finanziaria 2007), nel giugno 2007 Anas ha definito, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), il nuovo Piano Economico Finanziario (Piano Economico Finanziario 2007-2052) riferito all'intera durata della concessione e l'elenco delle opere infrastrutturali di nuova realizzazione ovvero di integrazione e manutenzione di quelle esistenti (Piano degli Investimenti), ipotizzando peraltro che, come previsto dal medesimo articolo unico comma 1019 della Finanziaria 2007, la durata della concessione sia adeguata a cinquanta anni, fino a tutto il 2052.

Dopo essere stato esaminato nel settembre 2007 dalla 8<sup>a</sup> Commissione Permanente della Camera dei Deputati (Ambiente, Territorio, Lavori Pubblici) e nel novembre dello stesso anno dalla 8<sup>a</sup> Commissione Permanente del Senato della Repubblica (Lavori Pubblici, Comunicazioni), il Piano è tuttora in fase di valutazione per l'approvazione, che, ai sensi della richiamata normativa introdotta dalla Finanziaria 2007, deve essere espressa con decreto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e con il Ministro dell'Ambiente.

La strategia di sviluppo del ruolo dell'Anas delineata nel nuovo Piano Economico Finanziario 2007- 2052 mira a definire un contesto operativo di riferimento chiaro e stabile nel quale la Società possa superare tutte le attuali criticità di carattere finanziario, economico e organizzativo. L'obiet-



tivo prioritario è rappresentato dal deconsolidamento di Anas dal perimetro della Pubblica Amministrazione attraverso l'adozione di un nuovo modello di funzionamento e finanziamento che prevede, in sostanza, la remunerazione delle attività di sviluppo e gestione della rete in concessione secondo criteri di mercato e l'accesso diretto al mercato dei capitali per finanziare la realizzazione degli investimenti.

Il nuovo modello di ricavo prevede in particolare l'introduzione del pedaggio reale su autostrade e strade con caratteristiche autostradali di nuova realizzazione e su selezionate tratte esistenti oggetto di interventi di profondo ammodernamento. Sulle altre autostrade e strade statali caratterizzate da volumi di traffico adeguati e misurabili, ma per le quali non risulta applicabile il pedaggio reale, è prevista l'applicazione del pedaggio ombra.

Sono altresì previsti anche ricavi derivanti dall'assunzione in gestione diretta di tratte autostradali, il cui atto di concessione risulta in scadenza nel breve/medio termine, in un'ottica di valorizzazione di una rete di direttrici di importanza nazionale.

Le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria relative alla rete non pedaggiabile sono remunerate tramite canoni di disponibilità, determinati secondo logiche di mercato e sulla base di parametri oggettivi, chiari e misurabili, nel rispetto degli obiettivi di recupero di produttività e in relazione agli effettivi fabbisogni di intervento.

Il nuovo modello di ricavo andrebbe a sostituire gli attuali corrispettivi di servizio, sinora ricevuti nella forma di trasferimenti da parte dello Stato e modulati in funzione dei contingenti vincoli di finanza pubblica, con un significativo risparmio per il bilancio dello Stato.

Lo sviluppo dei ricavi da mercato consentirebbe già nel medio termine di raggiungere l'obiettivo del deconsolidamento di Anas dal perimetro della Pubblica Amministrazione e, conseguentemente, quello di poter di accedere autonomamente al mercato dei capitali per finanziare, anche attraverso fonti alternative ai tradizionali contributi pubblici, la domanda di sviluppo infrastrutturale del Paese senza alimentare ulteriormente il debito pubblico e velocizzandone allo stesso tempo il processo di realizzazione. La strategia di evoluzione del ruolo di Anas prevede altresì che si completi il processo per la separazione ed il rafforzamento dei ruoli di concedente e concessionaria,



già avviato con la separazione organizzativa e contabile delle responsabilità di vigilanza e controllo da quelle di sviluppo e gestione della rete stradale.

Obiettivo e al tempo stesso presupposto imprescindibile per il successo del nuovo modello di funzionamento alla base del Piano è rappresentato altresì dal miglioramento del livello di efficienza tecnica e gestionale accompagnato da un continuo e rinnovato orientamento verso l'innovazione, la sicurezza e la qualità.

Il Piano prevede infine un risultato netto sempre positivo a partire dal medio periodo su livelli di utile netto prossimi al pareggio, in coerenza con il ruolo di gestore di un servizio di pubblica utilità, nonché una struttura finanziaria sempre in equilibrio e in grado di garantire il finanziamento dei costi dell'atteso sviluppo della rete viaria.

Nelle more dell'approvazione del Piano Economico Finanziario 2007-2052, l'Anas ha dato attuazione, per quanto possibile, a tutte le linee guida strategiche alla base del medesimo. In particolare, la Società ha posto in essere tutte le attività che rientrano nel perimetro della propria autonomia aziendale e principalmente quelle riguardanti:

- l'organizzazione aziendale;
- l'efficientamento di tutti i processi operativi aziendali ed, in particolare, la revisione complessiva del modello di gestione delle attività di esercizio con l'obiettivo di garantire la massima efficacia ed armonizzazione delle attività territoriali ed il miglioramento dell'efficienza operativa,
- lo sviluppo dei ricavi connessi alla gestione della rete (licenze, concessioni, aree di servizio, ...);
- l'incremento degli investimenti per ricerca ed innovazione, sicurezza del lavoro e della mobilità sulla rete in gestione;
- l'ampliamento e l'accelerazione degli investimenti attraverso lo sviluppo di nuove iniziative con le Regioni e con gli investitori privati (project financing);
- l'attività di vigilanza sui concessionari autostradali.

Il complesso di tali misure – che ad oggi risultano ampiamente attuate – ha consentito alla Società di riequilibrare il conto economico, rispetto alle pesanti perdite del 2005 (497 milioni di Euro), di affermarsi come prima stazione



appaltante in Italia nel 2007 e nel 2008 e quindi di perseguire nel modo più idoneo la propria missione, ovvero quella di progettare, realizzare, gestire e mantenere la rete stradale e autostradale di interesse nazionale, partecipando così alla modernizzazione del Paese e allo sviluppo dell'economia nazionale.

Le iniziative su menzionate non sono tuttavia sufficienti perché Anas raggiunga un equilibrio economico strutturale e durevole e acquisisca conseguentemente un'operatività finanziaria da impresa di mercato, che le consenta di reperire direttamente finanziamenti ulteriori - rispetto alle risorse pubbliche stanziare annualmente - necessari per accelerare e ampliare il volume degli investimenti. A tale riguardo si consideri che il riequilibrio di gestione del 2008 - risultato di per sé più che lusinghiero - è stato raggiunto anche per effetto di componenti positivi di reddito di natura non ricorrente. Inoltre si evidenzia la progressiva riduzione del corrispettivo di servizio riconosciuto dallo Stato all'Anas per le sue attività istituzionali di gestore della rete nazionale delle strade e delle autostrade senza pedaggio, nonché l'incertezza della relativa entità fissata di anno in anno sulla base delle disponibilità del bilancio dello Stato.

Infine, la Società sta dando attuazione al Piano degli Investimenti nei limiti delle risorse attribuite annualmente a titolo di contributi in conto impianti per la realizzazione degli interventi c. d. "ordinari" attraverso la stipula dei Contratti di Programma 2007, 2008 e 2009 e attraverso le risorse stanziare di volta in volta dal CIPE per la realizzazione degli interventi di Legge Obiettivo.

## La corporate governance

### Il sistema di corporate governance

L'espressione *corporate governance* indica l'insieme di regole e strutture organizzative che presidono a un corretto ed efficiente governo societario.

G.R.I.\G3>4.1, LA13



Anas presenta una struttura di governo di tipo “tradizionale” prevista dalla normativa italiana, articolata in Assemblea dei Soci, Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale.

Ai predetti organi sociali si affiancano, nell’ambito del sistema di controllo interno, il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, l’Unità d’*Internal Auditing*, l’Organismo di Vigilanza ai sensi del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231, il Magistrato delegato della Corte dei Conti e l’Unità Legalità e Trasparenza.

La composizione degli organi di governo è prevalentemente maschile, l’età dei componenti va dai 47 ai 71 anni.

Tutto il sistema normativo e organizzativo interno di Anas è volto al raggiungimento degli obiettivi aziendali nel rispetto dei principi di legittimità, trasparenza e tracciabilità.

I soggetti che compongono gli organi sociali sono tenuti a:

- impegnarsi attivamente affinché la società possa trarre beneficio dalle loro specifiche conoscenze;
- partecipare in modo continuativo ai lavori degli organi sociali, denunciando tempestivamente qualsiasi situazione di conflitto d’interesse che li veda coinvolti;
- far prevalere nel loro operato la missione aziendale.

Attualmente l’intero capitale sociale di Anas è posseduto dal Ministero dell’Economia e delle Finanze, il quale esercita i diritti dell’azionista di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Conseguentemente, il Consiglio di Amministrazione (composto da cinque componenti tra cui il Presidente) ed il Collegio Sindacale (composto da tre membri tra cui il Presidente) sono eletti dall’Assemblea degli azionisti previo parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Artt. 15, 16 e 21 dello Statuto; Art. 7 della legge di trasformazione come modificato dall’art. 6-ter L. 248/05).

Di seguito esponiamo per il 2008 e il 2009 gli organi sociali di Anas:

#### Organi Sociali 2008

<b>Presidente</b>	Dott. Pietro Ciucci
<b>Consiglieri</b>	Prof. Eugenio Pinto Avv. Sergio Scicchitano Arch. Uberto Siola Avv. Giuseppe Spampinato
<b>Direttore generale</b>	Dott. Pietro Ciucci
<b>Condirettori generali</b>	Avv. Carlo Bucci Dott. Stefano Granati Ing. Michele Minenna
<b>Dirigente Preposto</b>	Dott. Giancarlo Piciarelli
<b>Collegio Sindacale</b>	
<i>Presidente</i>	Prof. Mario Basili
<i>Sindaci effettivi</i>	Dott. Lucio Mariani Prof. Gianfranco Zanda
<i>Sindaci supplenti</i>	Dott. ssa Rosa Grimaccia Dott. Luigi D'Attoma
<b>Corte dei Conti</b>	
<i>Magistrato delegato al controllo</i>	Dott. Mario Alemanno
<b>Società di revisione</b>	Reconta Ernst & Young SpA

#### Organi Sociali 2009

<b>Presidente</b>	Dott. Pietro Ciucci
<b>Consiglieri</b>	Arch. Giuseppe Cerruti Dott. Claudio Andrea Gemme Arch. Bortolo Mainardi Avv. Giuseppe Spampinato
<b>Direttore generale</b>	Dott. Pietro Ciucci
<b>Condirettori generali</b>	Dott. Leopoldo Luigi Conforti Dott. Stefano Granati Ing. Michele Minenna
<b>Dirigente Preposto</b>	Dott. Giancarlo Piciarelli
<b>Collegio Sindacale</b>	
<i>Presidente</i>	Prof. Mario Basili
<i>Sindaci effettivi</i>	Dott. Lucio Mariani Prof. Gianfranco Zanda
<i>Sindaci supplenti</i>	Dott. ssa Rosa Grimaccia Dott. Luigi D'Attoma
<b>Corte dei Conti</b>	
<i>Magistrato delegato al controllo</i>	Dott. Michele Grasso
<b>Società di revisione</b>	Reconta Ernst & Young SpA





## L'Assemblea dei Soci

G.R.I.\G3>4.4 L'Assemblea dei soci, a cui partecipa il Ministero dell'Economia e delle Finanze come socio unico in base a quanto previsto dalle legge (ai sensi degli articoli del Codice Civile 2363-2379 ter e delle leggi speciali ) e dallo statuto Anas, ha i seguenti compiti di:

- nominare il Presidente ed i componenti del Consiglio di Amministrazione;
- nominare il Presidente e i componenti del Collegio Sindacale;
- approvare il bilancio;
- provvedere, in seduta straordinaria, alle modifiche statutarie.

L'Assemblea viene convocata dal Consiglio di Amministrazione almeno una volta l'anno, per l'approvazione del bilancio di esercizio, ed è presieduta dal Presidente del Consiglio di Amministrazione.

G.R.I.\G3>4.6, 4.7,  
4.9, 4.10

## Il Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio è composto da cinque membri, compreso il Presidente, eletti dall'Assemblea. Gli Amministratori durano in carica tre anni e scadono alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio del loro mandato (2011). Tutti gli Amministratori sono rieleggibili a norma dell'art. 2383 del codice civile.

L'assunzione della carica di amministratore è subordinata al possesso dei requisiti di seguito specificati, in particolare:

1. criteri di professionalità e competenza tra persone che abbiano maturato un'esperienza complessiva di almeno un triennio attraverso l'esercizio di:
  - a. attività di amministrazione o di controllo ovvero compiti direttivi presso imprese, ovvero,
  - b. attività professionali o di insegnamento universitario in materie giuridiche, economiche, finanziarie o tecnico-scientifiche, attinenti o comunque funzionali all'attività di impresa, ovvero,

- c. funzioni amministrative o dirigenziali, presso enti pubblici o pubbliche amministrazioni, operanti in settori attinenti a quello di attività dell'impresa, ovvero presso enti o pubbliche amministrazioni che non hanno attinenza con i predetti settori purché le funzioni comportino la gestione di risorse economico-finanziarie.

Gli amministratori cui siano state delegate in modo continuativo, ai sensi dell'articolo 2381, comma 3, c.c., attribuzioni gestionali proprie del consiglio di amministrazione, possono rivestire la carica di amministratore in non più di due ulteriori Consigli in società per azioni. Gli amministratori cui non siano state delegate le attribuzioni di cui sopra possono rivestire la carica di amministratore in non più di cinque ulteriori Consigli in società per azioni.

Il Consiglio di Amministrazione è investito di tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salve le competenze dell'Assemblea. Il Consiglio di Amministrazione delega le proprie competenze al Presidente, salvo quanto previsto dallo Statuto sociale.

La carica di amministratore non può essere ricoperta da colui che:

- a. si trovi in una delle condizioni di ineleggibilità o decadenza previste dall'art. 2382 del codice civile;
- b. sia stato sottoposto a misure di prevenzione disposte dall'autorità giudiziaria ai sensi della legge 27 dicembre 1956, n. 1423 o della legge 31 maggio 1965, n. 575, e successive modificazioni ed integrazioni, salvi gli effetti della riabilitazione;
- c. sia stato condannato con sentenza irrevocabile, salvi gli effetti della riabilitazione:
  - I. alla reclusione per uno dei delitti previsti nel titolo XI del libro V del codice civile e nel regio decreto 16 marzo 1942, n. 267;
  - II. alla reclusione per un tempo non inferiore a un anno per un delitto contro la pubblica amministrazione, contro la fede pubblica, contro il patrimonio, contro l'ordine pubblico, contro l'economia pubblica ovvero per un delitto in materia tributaria;
  - III. alla reclusione per un tempo non inferiore a due anni per un qualunque delitto non colposo;





d. sia stato soggetto all'applicazione su richiesta delle parti di una delle pene indicate alla lettera c), salvo il caso di estinzione del reato; le pene previste dalla precedente lettera c), numero I, non rilevano se inferiori ad un anno.

Il difetto dei requisiti determina la decadenza dalla carica. Essa è dichiarata dal consiglio di amministrazione entro trenta giorni dalla nomina o dalla conoscenza del difetto sopravvenuto.

La determinazione delle qualifiche e delle competenze dei membri del Consiglio di Amministrazione, inclusi gli aspetti economici, è regolata dagli articoli 15, 18 e 20 dello statuto.

Il Consiglio di Amministrazione, su proposta del Presidente, può conferire deleghe per singoli atti anche ad altri suoi componenti a condizione che non siano previsti compensi aggiuntivi, restando in ogni caso esclusa la delega della rappresentanza e della firma sociale. In caso di potenziali conflitti d'interesse di consiglieri o del presidente rispetto le deliberazioni proposte in seno al Consiglio di Amministrazione, la prassi seguita è l'astensione motivata dal voto dei soggetti passibili di tali conflitti.

Il Responsabile della funzione di controllo interno riferisce al Consiglio di Amministrazione.

Ai membri del Consiglio di Amministrazione spettano i compensi nella misura determinata dall'Assemblea ordinaria degli Azionisti, valida anche per gli esercizi successivi e fino a diversa determinazione dell'Assemblea, nonché il rimborso delle spese vive sostenute nell'espletamento dell'incarico. È in ogni caso fatto divieto di corrispondere gettoni di presenza ai componenti gli organi sociali.

La remunerazione dei componenti di comitati con funzioni consultive o di proposta, ove sia necessaria la costituzione di detti comitati, può essere riconosciuta a ciascuno dei componenti in misura non superiore al 30% del compenso deliberato per la carica di Amministratore.

Per l'anno 2008 i compensi, comprensivi di diarie, spettanti agli amministratori di Anas sono pari ad €/migliaia 275 e, allo stato attuale, non sono previsti dei processi per valutare le performance in ambito ambientale, sociale, economico dei consiglieri.

Ai fini dello svolgimento delle proprie funzioni il Consiglio si riunisce mediamente una volta al mese, e nel corso del 2008 vi sono state 13 riunioni.



## Il Presidente

Il Presidente convoca e presiede il Consiglio di Amministrazione e dà attuazione alle deliberazioni del Consiglio stesso. Il Presidente del Consiglio di Amministrazione è eletto dall'Assemblea e permane nella carica per tutta la durata del Consiglio di Amministrazione. Il Presidente ha poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione.

Spettano al Presidente la gestione finanziaria, l'organizzazione e gestione del personale dirigente e non dirigente, la stipula e la gestione di contratti di importo inferiore alla soglia comunitaria, la gestione legale e del contenzioso contrattuale, la rappresentanza della società di fronte a qualunque autorità giudiziaria o amministrativa e di fronte a terzi e la firma sociale.

Il Presidente ha inoltre il potere di conferire procure speciali per singoli atti o categorie di atti a dipendenti della società ed anche a terzi. L'attuale Presidente, il Dott. Pietro Ciucci, è stato nominato il 20 luglio 2006 dall'Assemblea degli Azionisti di Anas, e riconfermato per il triennio successivo nell'Assemblea del 17 luglio 2009; per il medesimo periodo ricopre anche la carica di Direttore Generale.

Nel corso del 2008 il Presidente Ciucci ha ricoperto anche la carica di Amministratore Delegato di Stretto di Messina S.p.A., società controllata del Gruppo Anas, oltre alla carica di consigliere di amministrazione della Banca Popolare di Roma, componente del Consiglio Direttivo dell'Unione degli Industriali e delle Imprese di Roma, Presidente del Consiglio Nazionale Italiano dell'AIPCR (C.N.I.), *Association Internationale Permanente des Congress de la Route*.

## Il Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale è composto da tre membri effettivi, tra cui il Presidente, più due supplenti, ed ha il compito di esercitare le funzioni di vigilanza di cui all'art. 2403 del codice civile.

I Sindaci, tra cui il Presidente, sono nominati dall'assemblea, durano in carica tre esercizi e sono rieleggibili. Il Collegio Sindacale è in carica fino

G.R.I.\G3&gt;4.2



alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del Bilancio relativa all'esercizio 2009.

Il compenso dei Sindaci è determinato dall'Assemblea all'atto della loro nomina.

## Il sistema delle procure

Anas, per interagire e rapportarsi con terzi, ha dovuto dotarsi di un sistema di procure e sub procure. Al fine di assicurare la necessaria trasparenza nonché la tutela dei propri funzionari e dei terzi, l'Anas ha scelto di affidare procure quasi esclusivamente per atto pubblico e di darne pubblicità mediante deposito presso la competente Camera di Commercio.

Il presidente e legale rappresentante della società conferisce a cascata procure speciali in coerenza e nel rispetto degli ordini di servizio e degli organigrammi aziendali, declinando le responsabilità ed assicurando in relazione alle specifiche competenze di ciascuno criteri di ripartizione omogenei ai vari livelli (tra i Condirettori Generali, Direttori Centrali, ecc.). Tali procuratori possono a loro volta delegare tutti o parte dei loro poteri ad altri funzionari.

Inoltre, al fine di assicurare la necessaria operatività sul territorio, il Presidente conferisce procura ai capi comparto che a loro volta, sempre nell'ambito dei poteri ricevuti, possono conferire sub procure al responsabile dell'area Amministrativa ed ai Responsabili delle Aree Tecniche Esercizio e Progettazione e Nuove Costruzioni. I poteri riconosciuti a tale figure professionali sono omogenei su tutto il territorio.

Il sistema delle procure è accessibile ai dipendenti attraverso l'intranet aziendale.

## L'Unità *Internal Auditing*

L'Unità *Internal Auditing* ha l'obiettivo di assicurare al Vertice Aziendale l'adeguatezza, l'affidabilità e la funzionalità del sistema di controllo interno



di Anas, garantendo la definizione degli standard metodologici e le verifiche presso le Unità Organizzative centrali e periferiche, la formulazione di valutazioni al fine di supportare interventi correttivi in caso di riscontro di eventuali anomalie, nel rispetto degli indirizzi strategici aziendali e della normativa vigente in materia.

Nel corso dell'anno si è data attuazione al piano di Audit 2008 – il secondo nella storia dell'*Internal Auditing* di Anas – basato su un'analisi dei rischi aziendali, individuati anche in base alle evidenze emerse dagli audit precedenti ed alle istanze pervenute dai vari organi sociali (Presidente, Collegio Sindacale, Organismo di vigilanza ex d.lgs. 231/2001).

Tra le principali aree e attività aziendali oggetto di verifica nel corso del 2008 si segnalano:

- *audit* sulla corretta abilitazione degli utenti SAP alle funzionalità di rilascio dell'ordine di acquisto;
- ricostruzione delle vicende relative alle concessioni per la gestione delle aree di servizio sulle Autostrade G.R.A. e Roma Fiumicino;
- *audit* sul processo approvativo delle perizie di variante deliberate dal CDA nell'anno 2007 con riguardo anche alle tempistiche;
- *audit* sul funzionamento del sistema SAP-HR, con particolare riguardo ai dati retributivi, previdenziali e fiscali dei dipendenti ed alla funzionalità delle relative procedure.

Dalle attività svolte non sono emersi rischi di frode o aspetti che abbiano potuto inficiare la correttezza o la veridicità dei dati di contabili di Bilancio.

## Il Dirigente Preposto

In adempimento alla Legge 262/2005 (Legge di tutela sul risparmio) e le successive modifiche, che hanno apportato significative novità in tema di responsabilità e obblighi relativi all'informativa societaria, in Anas è stata introdotta la figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti



contabili e societari. Il Ministero dell'Economia e delle Finanze al fine di allineare la governance alle esperienze più evolute ha espresso la volontà di applicare la legge 262/05 anche alle proprie partecipate.

Il Dirigente Preposto svolge i compiti contemplati nello statuto sociale, in particolare:

- predispone di concerto con l'Organizzazione Aziendale, adeguate procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio, del bilancio consolidato e della situazione semestrale;
- attesta con apposita relazione, allegata al bilancio di esercizio, al bilancio consolidato e alla situazione semestrale, l'adeguatezza e l'effettiva applicazione delle procedure nel corso del periodo cui si riferiscono i documenti, nonché la corrispondenza di questi alle risultanze dei libri e delle scritture contabili. L'attestazione è resa congiuntamente con il Presidente del Consiglio di Amministrazione;
- predispone, per l'attività di competenza, i piani programmatici, il budget aziendale e le sue riprevisioni;
- nella modalità di formazione, nonché sui principi e criteri applicati nella redazione dei documenti di cui sopra, interloquisce ordinariamente con la Società di revisione, il Collegio Sindacale, l'Organismo di Vigilanza e il Magistrato della Corte dei Conti.

Nel corso dell'anno 2008 il Dirigente Preposto di Anas, in continuità con le azioni avviate dalla sua nomina, ha completato il progetto di analisi e valutazione dei processi e dei controlli aziendali finalizzato all'adeguamento del Sistema di Controllo Interno dell'Anas alla Legge 262/05 ed ha emesso le dichiarazioni ed attestazioni richieste dalla sopra citata norma. Tale intervento è stato condotto attraverso la struttura organizzativa interna di cui il Dirigente Preposto si è dotato in collaborazione dell'Internal Auditing nella fase finale di *testing*, secondo quanto previsto dal regolamento del Dirigente Preposto. Il percorso progettuale si è svolto nelle due macro-fasi di seguito descritte, tra le quali è stato previsto un momento di condivisione degli obiettivi e delle attività di verifica con le Funzioni Aziendali interessate.



- Fase 1: esame dei processi in ambito e verifica del Sistema di Controllo Interno esistente sul *Financial Reporting* dell'Anas. Tale fase si è conclusa, previa condivisione con le strutture interessate, nel mese di Ottobre 2008 con il rilascio di un'analisi di quanto rilevato (Matrici di Rischio e Controllo) e contestualmente con l'individuazione di un Piano delle eventuali azioni correttive con cui adeguare il Sistema ai requisiti della nuova normativa.
- Fase 2: esecuzione dell'attività di *testing* per la verifica dell'effettiva applicazione dei controlli esistenti nell'ambito di pertinenza della legge di riferimento. Nel mese di febbraio 2009 è stata completata l'implementazione delle procedure di *testing* (in particolare: identificazione dei controlli chiave su cui effettuare i test e delle *location* da assoggettare a verifica, predisposizione del Manuale di *testing*, definizione e formalizzazione delle procedure da seguire per lo svolgimento dei test con elaborazione dei relativi script) sulla base delle quali sono state condotte, presso le strutture centrali e periferiche di Anas, le verifiche finalizzate al rilascio dell'attestazione del Dirigente Preposto sul Bilancio d'Esercizio al 31 dicembre 2008. Tali verifiche hanno consentito di confermare la sostanziale applicazione dei controlli, manuali e automatici, evidenziando, nel contempo, ulteriori punti di miglioramento da considerare nel prosieguo del citato percorso di adeguamento.

La struttura direttiva del gruppo di lavoro del Dirigente Preposto è attualmente composta da:

- Dirigente Preposto: Dott. Giancarlo Piciarelli
- Vice Dirigente Preposto: precedentemente la Sig.ra Paola Bernardi ed attualmente la Dott.ssa Federica Ribechi

## Il Codice Etico

Nello svolgimento di tutte le attività propedeutiche al raggiungimento della propria missione, Anas rispetta i seguenti principi etici fondamentali:

- onestà e imparzialità;

G.R.I.\G3>4.8



- prevenzione della corruzione e di altri reati;
- prevenzione dei conflitti d'interesse;
- salute e sicurezza;
- promozione e valorizzazione delle risorse umane;
- omogeneità di comportamento della società;
- tutela dell'immagine;
- rispetto della collettività e della tutela ambientale.

L'emanazione del codice etico da parte di Anas rappresenta uno degli strumenti posti in essere dalla Società al fine di garantire la diffusione e l'osservanza di principi, norme e standard generali di comportamento atti alla salvaguardia di valori etici di riferimento.

Le regole del codice etico non sostituiscono ma integrano i doveri fondamentali dei lavoratori, già fissati nel regolamento del personale e nell'art. 53 del CCNL, e non esimono dalla doverosa osservanza della normativa civile, penale e contrattuale vigente in materia.

Il codice etico è peraltro uno degli elementi indispensabili del modello organizzativo gestionale e di controllo societario, di cui la società ha deciso di dotarsi a seguito dell'emanazione del D.Lgs 231/2001.

Il codice è stato consegnato a tutti i dipendenti ed è disponibile in formato elettronico sia sul sito intranet che sulla pagine web istituzionali.

Tutti i soggetti economici, prima di addivenire alla stipula di qualsiasi contratto, hanno l'onere di prendere visione e rispettare i contenuti del codice etico.

Anas è impegnata non solo alla diffusione dei principi fondanti il proprio operato, ma attivamente effettua un monitoraggio dell'effettiva applicazione dei principi che ispirano il suo operato. Un sistema sanzionatorio è applicato in caso di mancata osservanza delle disposizioni previsto dalla stesso.

## L'Organismo di Vigilanza



prive di personalità giuridica, per gli illeciti amministrativi dipendenti da reato. Il decreto contempla una pluralità di misure cautelari patrimoniali nei confronti degli amministratori, nonché misure cautelari interdittive nei confronti dei settori di attività interessati dalla fattispecie di reato. Il presupposto fondamentale della responsabilità s'identifica con l'atteggiamento complessivo dell'ente, nel senso che il reato sarà imputato solo se si realizzino quelle condizioni che consentano di ricondurlo non tanto a questo o a quel membro dell'organizzazione, ma alla struttura nel suo complesso, nonché con la mancata previsione di strumenti di controllo idonei a prevenire la fattispecie di reato.

L'Anas ha intrapreso un intenso lavoro di adeguamento della propria struttura alle disposizioni del decreto 231/2001, tenendo presenti le indicazioni legislative provenienti, in particolare, dall'art. 6, comma 2, dello stesso.

L'Organismo di Vigilanza (OdV) è stato istituito secondo i dettami del decreto legislativo 231/2001 ed ha il compito di vigilare sul rispetto, l'adeguatezza e l'aggiornamento del modello organizzativo-gestionale e di controllo societario per la prevenzione dei reati adottato in ossequio alle previsioni del predetto decreto, nonché sul rispetto dei principi etici enunciati nel Codice Etico. Il nuovo Modello Organizzativo ed il Codice Etico sono stati approvati dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 30 luglio 2008.

Nella struttura di governo, l'Organismo di Vigilanza è chiamato a svolgere le seguenti attività:

- a. diffonde e verifica nel contesto aziendale la conoscenza e la comprensione del Modello;
- b. vigila sull'efficacia, l'adeguatezza e l'osservanza del Modello in ambito aziendale, potendosi avvalere del supporto funzionale dell'Internal Auditing aziendale e/o del Gruppo di Lavoro 231;
- c. verifica l'effettiva capacità del Modello di prevenire la commissione dei reati previsti dal D.Lgs. n. 231/01 e s.m.i.;
- d. valuta e promuove aggiornamenti del Modello, in relazione alle mutate condizioni aziendali e/o alle disposizioni legislative;



e. comunica e relaziona al vertice aziendale, ed eventualmente agli altri organi, in merito alle attività svolte ai sensi dei precedenti punti nonché agli interventi correttivi e migliorativi ed al loro stato di realizzazione.

Anas ha provveduto a nominare ad ogni livello, centrale o periferico, i cosiddetti referenti 231, ai quali sono attribuiti i seguenti compiti:

- I richiedere, ricevere e fornire tutte le informazioni rilevanti per il modello organizzativo;
- II trattare le suddette notizie al fine di razionalizzare quelle rilevanti;
- III svolgere le funzioni ricognitive con la struttura di appartenenza per verificare la completezza dei flussi informativi;
- IV curare i collegamenti con l'Organismo di Vigilanza anche per ogni ulteriore approfondimento reso necessario dalle notizie acquisite o per ulteriori azioni da svolgere a seguito delle stesse.

In caso di rischi e di potenziali situazioni di corruzione, i referenti sono tenuti, nell'esercizio delle loro funzioni, a segnalare tali accadimenti all'organismo 231, che anche per il tramite dell'Unità *Internal Auditing*, provvede ad effettuare le opportune verifiche.

L'Organismo di Vigilanza predispone un piano di formazione, volto a favorire la conoscenza dei principi contenuti nel Modello organizzativo (Codice Etico, procedure, Sistema disciplinare, ecc.), differenziato secondo il ruolo e la responsabilità dei destinatari. In particolare, nel corso del 2008, il codice etico è stato distribuito a tutti i dipendenti, mentre sono state organizzate delle sessioni formative per i soli referenti 231, evidenziando sul sito intranet aziendale delle sezioni attivate e dedicate al modello 231.

Nel 2008 sono state poste in essere le attività propedeutiche alla realizzazione di un corso di formazione on line sul d.l.231/2001 diretto a tutti i dipendenti dirigenti e quadri Anas. Tra gli obiettivi per l'esercizio 2009 si enuncia appunto l'erogazione di un corso on line sul d.l.231/2001.

L'elemento che caratterizza il modello adottato da Anas è la previsione

di una parte speciale “c” sui reati in materia di salute e sicurezza del lavoro su proposta della Condirezione Generale Tecnica relativa alla redazione del documento programmatico per la gestione della sicurezza dei cantieri approvato dal Consiglio di Amministrazione.

Il piano 2008 condotto dall’Organismo di Vigilanza ha avuto ad oggetto le seguenti tematiche:

- ricognizione del sistema delle procure e verifica della coerenza delle stesse con la nuova struttura aziendale;
- verifica della corretta profilazione degli utenti SAP in ordine all’attribuzione della funzionalità di sblocco del singolo ODA;
- verifica della correttezza del sistema di attribuzione delle consulenze con riguardo alle procedure esistenti;
- monitoraggio delle tempistiche per la redazione delle varianti in corso d’opera;
- *follow-up* sull’adozione delle azioni correttive indicate per le modalità di nomina delle Commissioni di Gara;
- *follow-up* sull’adozione delle azioni correttive indicate per il processo di affidamento dei servizi di ingegneria sottosoglia comunitaria.

Il piano 2009 dell’Organismo di Vigilanza si pone i seguenti obiettivi:

- verifica della corretta adozione dei presidi relativi al tema della criminalità informatica;
- verifica della corretta adozione dei presidi relativi al conferimento degli incarichi di collaudo;
- verifica della corretta adozione dei presidi relativi alle modalità di selezione esterna del personale;
- *follow-up* sull’adozione delle azioni correttive indicate per le modalità di nomina delle commissioni di accordo bonario e per l’area Acquisti (acquisti di beni e servizi sotto-soglia);
- verifica delle misure per la sicurezza dei lavoratori adottate nei cantieri Anas (richiesta in corso d’anno).

Nel corso dell’esercizio 2008 non sono emersi episodi ritenuti “rilevanti” ai fini informativi del consiglio: casi critici emersi dai monitoraggi dell’In-





*ternal Auditing* sono stati posti all'attenzione degli enti interessati per il loro superamento.

Tutte le divisioni interne sono monitorate per rischi legati alla corruzione, nel corso dell'esercizio solo i referenti 231 hanno ricevuto una formazione sul modello 231 adottato da Anas.

Per quanto attiene l'individuazione dei presidi di controllo relativi alle attività sensibili, nell'anno di riferimento sono state pubblicate e redatte circa 20 nuove procedure (principalmente riferite all'area Acquisti, all'area Lavori, alle sanzioni dell'IVCA e alle transazioni) ed altre 7 sono in corso di redazione (tra cui principalmente quelle riguardanti l'approvazione dei progetti di investimento e degli atti convenzionali da parte dell'IVCA).

Si ricorda che, in materia di procedure, l'OdV si avvale anche del Gruppo di Lavoro 231 che fa parte del Gruppo di Lavoro Procedure istituito il 31.1.2007 con disposizione presidenziale.

L'Organismo di Vigilanza è attualmente composto da tre membri:

Prof. Alberto Brandani: Responsabile

Avv. Gian Claudio Picardi: Membro OdV

Dott. Giulio Buratti: Membro OdV

I soggetti nominati sono dotati di requisiti di professionalità e di competenza necessaria per lo svolgimento dei compiti assegnati e dei requisiti di onorabilità vigenti per gli amministratori delle imprese.

Nel corso dell'esercizio non è stata comminata alcuna sanzione per non conformità a leggi o regolamenti.

## La Corte dei Conti

L'Anas, in quanto società derivante dalla trasformazione da ente pubblico-economico in Società per Azioni, fino a quando permanga la partecipazione maggioritaria dello Stato o degli altri pubblici poteri al capitale sociale, è soggetta al controllo sulla gestione finanziaria del magistrato delegato dalla Corte dei Conti, come previsto dalla legge 21 marzo 1958 n. 259.



Ai sensi della predetta legge, la Corte dei Conti vigila affinché gli enti che gestiscono ingenti quote di risorse pubbliche, si attengano a parametri di legittimità ed improntino la loro gestione a criteri di efficacia ed economicità.

La Corte, in caso di accertata irregolarità nella gestione, può in ogni momento formulare i propri rilievi al Ministero dell'Economia e delle Finanze e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In ogni caso, al termine di ogni esercizio finanziario la Corte dei conti adotta una pronuncia nella quale effettua le proprie valutazioni sulla gestione finanziaria dell'ente controllato. La relazione viene inviata al Parlamento per l'esercizio del suo controllo politico finanziario.

La relazione viene anche inviata all'Anas nonché ai Ministeri vigilanti, per far loro adottare i provvedimenti necessari a rimuovere le eventuali irregolarità contabili, amministrative e gestionali riscontrate, nonché per migliorare la gestione.

## L'Unità Legalità e Trasparenza

L'Unità Legalità e Trasparenza ha lo scopo di organizzare la raccolta e l'analisi, in sede centrale, di tutti i dati che permettono di prevenire e comunque di individuare i fenomeni dell'infiltrazione mafiosa e del riciclaggio nell'attività di esecuzione delle opere appaltate.

In particolare, le attività di monitoraggio e valutazione degli adempimenti normativi sulla legislazione antimafia nelle sedi territoriali sono svolte a livello centrale, ma il rapporto con il territorio è presieduto dalle prefetture territoriali e dagli Organi di Polizia con cui Anas intrattiene rapporti continui e condivide numerose informazioni.

Le attività svolte da Anas in merito alla realizzazione della banca dati a livello centrale, contenente le informazioni più rilevanti sulle aziende, con riferimento agli aspetti rilevatori di possibili infiltrazioni mafiose, sono poste a servizio delle autorità competenti. Inoltre, i protocolli di legalità siglati con le prefetture e con gli organi di polizia sono disponibili al cittadino.

Oltre quanto richiesto dal codice degli appalti pubblici, Anas effettua un monitoraggio di legalità su tutti i soggetti con cui intrattiene rapporti.



L'Unità Legalità e Trasparenza si focalizza soprattutto su un'attività di prevenzione delle infiltrazioni criminali nelle fasi che precedono l'inizio dei lavori. Tuttavia, nel corso dell'esecuzione dei lavori, tutte le situazioni modificative dello status iniziale sono monitorate, e qualora si ravvisino delle situazioni di non conformità o degli episodi di corruzione, Anas procede a notificare all'azienda appaltatrice un atto di estromissione e, conseguentemente, rescinde il contratto di appalto.

Nel corso del 2008 l'Unità di Legalità e Trasparenza ha partecipato attivamente alla politica pubblica di repressione delle infiltrazioni mafiose, anche attraverso la costituzione di workshop con le forze di Polizia, audizioni presso il Comitato di Coordinamento per l'Alta Sorveglianza sulle Grandi Opere, ed incontri con i Prefetti per la sottoscrizione dei protocolli di legalità di cui si è detto. Sebbene l'attività dell'Unità di Legalità e Trasparenza ha avuto origine solo a partire dal 1° luglio 2008, nel corso del secondo semestre 2008 sono stati predisposti ben 27 protocolli di legalità.

## La gestione della *privacy* e la sicurezza delle informazioni

Secondo il dettato dell'art. 3 del D.Lgs. n. 196/03, Anas provvede alla tenuta di un aggiornato Documento Programmatico sulla Sicurezza (D.P.S.), che descrive le misure di sicurezza adottate per garantire il rispetto della legge e definisce i mezzi attraverso cui i dati sono tutelati, conservati e gestiti. Le misure di sicurezza ed i meccanismi operativi sono monitorati rispetto alle eventuali carenze identificate nel corso dell'esercizio in funzione degli eventuali gap individuati nel corso del processo. Nel corso del 2008, è stato rinnovato il Documento Programmatico per la Sicurezza (D.P.S) inserendo tutte le nuove applicazioni realizzate e le nuove inte-

grazioni introdotte nel sistema ERP aziendale. Nel corso del 2009 verrà redatto il nuovo D.P.S. coerentemente a quanto previsto dalle normative vigenti in materia e verrà inoltre costituito il Reparto di Sicurezza Informatica all'interno del Servizio Tecnologie.

La direzione sistemi informativi, come previsto dalle politiche aziendali, ha nominato gli incaricati al trattamento dei dati. Nel 2008 a tal proposito non si sono registrati casi di perdita di dati degli utenti.

G.R.I.\G3>PR8



# 2.



# LA RESPONSABILITÀ



# ABILITÀ ECONOMICA

## CAPITOLO 2



## La produzione del valore aggiunto

Anas tra i vari compiti istituzionali si pone l'obiettivo di incrementare il benessere generale del Paese attraverso uno degli strumenti sottesi allo sviluppo economico: i collegamenti viari.

Nell'esercizio delle proprie attività di *core business* l'Anas ha concentrato il proprio impegno nel privilegiare criteri volti all'efficienza della gestione economico-finanziaria. Tale attività ha permesso di registrare, negli ultimi tre anni, miglioramenti significativi nel soddisfare i fabbisogni collettivi nel rispetto di una gestione oculata dei capitali pubblici.

Tale importante risultato è stato raggiunto anche grazie alla nuova struttura di governo che la Società ha adottato nell'ultimo triennio: infatti, come esposto nella tabella 2.1, rispetto alle perdite degli esercizi precedenti si è arrivati ad un sostanziale riequilibrio del conto economico che testimonia l'efficienza raggiunta dalla società.

**Tabella 2.1:** Principali risultati economici ed indicatori di ANAS

Importi in €/migliaia		2008	2007
<b>ANAS S.P.A.</b>			
<b>Dati economici</b>	Valore della produzione	1.292.806	1.136.949
	Differenza tra valore e costo della produzione	1.955	-127.889
	EBITDA	210.680	157.970
	Utile netto	3.530	-127.872
<b>Dati patrimoniali e finanziari</b>	Capitale sociale	2.269.892	2.269.892
	Indebitamento finanziario complessivo	1.901.357	2.100.135
	Patrimonio netto complessivo	4.191.503	4.187.973
	Flusso monetario della gestione operativa	-503.698	-647.896
<b>Principali indicatori</b>	ROI (%)	0,01%	-0,53%
	ROE (%)	0,08%	-2,96%
	EBITDA su oneri finanziari netti	-0,01	-0,01
	Indice di indebitamento	14,41%	15,52%
<b>Dati operativi</b>	Numero dei dipendenti	6630	6611



Il modello di rendicontazione del bilancio sociale, data la sua natura non meramente finanziaria, prevede nella sezione della responsabilità economica una rappresentazione dei risultati finanziari raggiunti differente rispetto agli schemi del bilancio di esercizio previsti dal codice civile.

Nel rapporto non finanziario assume una rilevanza fondamentale il “valore aggiunto”, che rappresenta il risultato ottenuto dall’Azienda nel corso dell’esercizio attraverso lo svolgimento delle proprie attività aziendali ed esprime in quantità monetarie i rapporti tra l’impresa e il sistema socio-economico complessivo con cui interagisce.

Il processo di calcolo del valore aggiunto deriva da una riclassificazione scalare delle voci del conto economico (secondo i principi statuiti per la redazione del bilancio sociale elaborati dal G.B.S. - Gruppo di Studio per il Bilancio Sociale) in modo da evidenziare la produzione e la successiva distribuzione del valore aggiunto agli *stakeholder* di riferimento. In particolare, il “valore aggiunto” scaturisce dalla differenza tra i ricavi lordi ed i costi intermedi sostenuti per realizzarli, evidenziando in questi termini non solo la remunerazione dei fattori produttivi ma anche la remunerazione a favore di altri soggetti che ne beneficiano per norma di legge o per decisione dell’Azienda.

Il bilancio di sostenibilità di Anas consente di individuare tra i principali *stakeholder*, tra i quali viene ripartito il valore aggiunto<sup>1</sup>:

- i dipendenti, che sono remunerati per mezzo di salari e stipendi;
- la Pubblica Amministrazione, sia centrale che locale, che riceve il versamento di imposte, tasse e contributi;
- il sistema impresa, che usufruisce del valore aggiunto sotto forma di accantonamenti e utili non distribuiti;
- la collettività, che si vede riconosciuta una parte del valore aggiunto prodotto dalla Società, sotto forma di liberalità esterne;
- gli istituti di credito finanziari sotto forma di interessi connessi a finanziamenti erogati;
- le società appaltatrici, quale veicolo principale per la realizzazione di infrastrutture viarie.

<sup>1</sup> Nel caso di Anas non è possibile considerare tra gli stakeholder aziendali gli azionisti, come indicato dal GBS, in quanto lo Statuto societario non prevede la distribuzione degli utili

G.R.I.\G3>EC1 Il contributo riconosciuto al sistema impresa, con l'esclusione degli ammortamenti, consente di determinare la differenza tra valore aggiunto globale lordo e valore aggiunto globale netto.

**Tabella 2.2:** La formazione del Valore Aggiunto

Importi in €				
Valore aggiunto globale	2008	2007	Var. Assoluta	Var. %
<b>A) Valore della produzione</b>	<b>1.292.806.228</b>	<b>1.136.948.644</b>	<b>155.857.584</b>	<b>13,71%</b>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	716.367.440	637.331.238	79.036.202	12,40%
Variazione dei lavori in corso su ordinaz.	620.821	0	620.821	n.a.
Altri ricavi e proventi	462.709.288	410.627.474	52.081.814	12,68%
<b>Ricavi della produzione tipica</b>	<b>1.179.697.549</b>	<b>1.047.958.712</b>	<b>131.738.837</b>	<b>12,57%</b>
Ricavi per le produzioni atipiche	113.108.679	88.989.932	24.118.747	27,10%
<b>B) Costi intermedi della produzione</b>	<b>592.547.754</b>	<b>633.620.626</b>	<b>-41.072.872</b>	<b>-6,48%</b>
Consumi di servizi, materie prime, sussidiarie e di consumo	10.688.583	12.024.605	-1.336.022	-11,11%
Costi per servizi	450.328.396	496.620.226	-46.291.830	-9,32%
Costo per godimento beni di terzi	10.604.699	5.970.900	4.633.799	77,61%
Accantonamento per rischi ed oneri	106.861.016	116.403.819	-9.542.803	-8,20%
Variazione delle rimanenze mat. prime suss. di consumo e merci	2.755.783	67.885	2.687.898	n.a.
Oneri diversi di gestione	11.309.277	2.533.191	8.776.086	>100%
<b>Valore aggiunto caratteristico lordo</b>	<b>700.258.474</b>	<b>503.328.018</b>	<b>196.930.456</b>	<b>39,13%</b>
<b>C) Componenti accessori e straordinari</b>				
+/- Saldo della gestione accessoria	74.819.570	53.667.795	21.151.775	39,41%
Ricavi accessori	74.833.902	53.667.795	21.166.107	39,44%
Costi accessori (Oneri/Proventi su cambi)	-14.332	0	-14.332	n.a.
+/- Saldo della gestione straordinaria	-34.275.090	-31.150.143	-3.124.947	10,03%
Ricavi straordinari	33.509.827	23.451.062	10.058.765	42,89%
Costi straordinari	-67.784.917	-54.601.205	-13.183.712	24,15%
<b>Valore aggiunto globale lordo</b>	<b>740.802.954</b>	<b>525.845.670</b>	<b>214.957.284</b>	<b>40,88%</b>
Ammortamenti	335.070.362	288.920.353	46.150.009	15,97%
<b>Valore aggiunto globale netto</b>	<b>405.732.592</b>	<b>236.925.317</b>	<b>168.807.275</b>	<b>71,25%</b>

Come si evince dalla tabella 2.2, il Valore delle Produzione mostra un incremento piuttosto significativo (+13,71%) nel 2008 rispetto all'esercizio precedente, riconducibile principalmente ai seguenti fattori:

1. incremento per €/milioni 53,9 dei "Sovraprezzi Tariffari Autostradali L. 296/2006 comma 1021" a seguito dell'aumento del sovrapprezzo applicato sulle tariffe di pedaggio di tutte le autostrade, intervenuto dal 1° gennaio 2008, e pari precisamente a 0,5 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e a 1,5 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio 3,4 e 5;





2. incremento per €/milioni 62,3 del “Canone di concessione L. 296/2006 comma 1020”. La misura del canone annuo è fissata nel 42% del 2,4 per cento dei proventi netti dei pedaggi;
3. aggi di competenza dei concessionari. Tale canone, originariamente destinato alla sola copertura dei costi sostenuti dall’Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali (I.V.C.A.) per l’espletamento delle attività di vigilanza sulle concessionarie, è stato destinato, a seguito della sopravvenuta modifica legislativa, anche alla copertura dei contributi a favore delle società concessionarie a carico di Anas, nonché ad altre attività. Il saldo della voce include pertanto, oltre alla quota di competenza dell’esercizio 2008, anche quella riscontata nell’esercizio precedente;
4. decremento per €/milioni 47,4 dei proventi da corrispettivo di servizio, compensato parzialmente dal contemporaneo riconoscimento a titolo di corrispettivo degli introiti derivanti dall’applicazione del comma 1020 della legge 296/2007;
5. incremento per €/milioni 24,1 dei costi interni capitalizzati ascrivibile all’effetto congiunto del maggior volume di attività tecniche svolte dalle strutture, soprattutto con riferimento ai lavori aggiudicati e cantierati nell’esercizio e all’adozione di un criterio di *full-costing* nell’attribuzione dei costi indiretti;
6. incremento per €/milioni 52 degli altri ricavi e proventi principalmente ascrivibile agli utilizzi dei fondi di gestione connessi alla copertura degli ammortamenti delle strade e autostrade della rete nazionale, nonché alla copertura degli oneri relativi agli investimenti per lavori sulla rete stradale di Regioni ed Enti locali.

I costi intermedi della produzione evidenziano una riduzione percentuale di circa il 6%. La variazione assoluta della voce rispetto al 31 dicembre 2007 pari a €/milioni 41,1 è dovuta sostanzialmente all’effetto combinato (I) della diminuzione dei costi per servizi, principalmente attribuibile alla riduzione dei costi per contributi a società concessionarie autostradali dovuti in adempimento delle convenzioni stipulate, (II) della riduzione dell’accantonamento per rischi ed oneri, (III) dell’effetto negativo connesso alla minusvalenza ordinaria sofferta nell’ambito dell’operazione di cessione di beni a titolo gratuito effettuata ai sensi della D.lgs 111/2004.



Il saldo della gestione accessoria ha subito un incremento rispetto al 2007 di oltre il 39% ed accoglie essenzialmente i proventi finanziari inclusi nel canone di concessione del 2008 dovuto dall'Autostrada dei Parchi S.p.A. pari ad €/milioni 41,2.

La gestione straordinaria ha avuto un incremento circa del 10% rispetto all'esercizio 2007, principalmente attribuibile ai seguenti fattori: (i) per €/milioni 21,2 a sopravvenienze passive per interessi di esercizi precedenti maturati a valere sui debiti verso società petrolifere concessionarie del G.R.A.; (ii) per €/milioni 11,4 per sopravvenienze passive conseguenti a riclassifiche di commesse patrimonializzate negli esercizi precedenti; (iii) per €/milioni 15,5 allo storno dei Fondi di Gestione relativi alle commesse spese nel corso del periodo; (iv) per €/migliaia 16.197 a sopravvenienze attive per riclassifiche contabili su capitalizzazioni e coperture relative ad esercizi precedenti; (v) per €/migliaia 7.754 a sopravvenienze attive relative alle royalties di anni precedenti maturate sulle aree di servizio del G.R.A..

## La distribuzione del valore aggiunto

La distribuzione del valore aggiunto tra gli stakeholder permette di misurare la destinazione della ricchezza prodotta dall'Azienda. Tutti gli *stakeholder* hanno beneficiato del consistente aumento di ricchezza originata dall'attività aziendale (+ 71,25% del valore aggiunto globale netto).

L'attenzione alle logiche di distribuzione del valore ricavato dalle attività tra gli *stakeholder* (Stato, azienda, dipendenti, finanziatori, azionisti e comunità) è misurabile dal Valore Aggiunto Globale Netto che sintetizza la ricchezza prodotta dall'attività di impresa e le modalità con cui è ridistribuita tra gli *stakeholder* sotto forma di imposte, retribuzioni e interessi legali e moratori, e liberalità.

**Tabella 2.3:** La distribuzione del Valore Aggiunto

<b>Importi in €</b>				
<b>Distribuzione del valore aggiunto</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>Var. %</b>	<b>% su V.Agg.</b>
<b>+ A) Remunerazione del personale</b>	<b>352.756.043</b>	<b>336.178.334</b>	<b>4,93%</b>	<b>86,94%</b>
1. Personale non dipendente	1.197.962	1.726.290		
2. Personale dipendente	351.558.080	334.452.045		
- Remunerazioni dirette	276.420.286	260.394.808		
- Remunerazioni indirette	75.137.795	74.057.237		
<b>+ B) Remunerazione della Pubblica Amministrazione</b>	<b>15.315.623</b>	<b>10.471.014</b>	<b>46,27%</b>	<b>3,77%</b>
1. Imposte dirette	5.246.038	4.584.233		
2. Imposte indirette	10.069.585	5.886.781		
<b>+ C) Remunerazione del capitale di credito</b>	<b>33.723.865</b>	<b>17.916.300</b>	<b>88,23%</b>	<b>8,31%</b>
1. Oneri per capitale a breve termine	33.723.865	17.916.300		
<b>+ D) Remunerazione dell'Impresa</b>	<b>3.529.561</b>	<b>-127.871.731</b>	<b>&lt;100%</b>	<b>0,87%</b>
Variazioni riserve	3.529.561	-127.871.731		
<b>+ E) Liberalità esterne</b>	<b>407.500</b>	<b>231.400</b>	<b>&gt;100%</b>	<b>0,10%</b>
Erogazioni liberali	21.000	15.000		
Sponsorizzazioni	386.500	216.400		
<b>Totale Valore aggiunto globale netto</b>	<b>405.732.592</b>	<b>236.925.317</b>	<b>71,25%</b>	<b>100,00%</b>
Ammortamenti e svalutazioni	335.070.362	288.920.353		
<b>Totale Valore aggiunto globale lordo</b>	<b>740.802.954</b>	<b>525.845.670</b>	<b>40,88%</b>	

La quota più elevata di assorbimento del valore aggiunto, pari all'86,94%, peraltro in crescita rispetto all'esercizio precedente, è stata destinata a favore del personale sotto forma di stipendi ed altri costi aggiuntivi.

L'8,31% del valore aggiunto, invece, è relativo alla remunerazione del capitale di credito con un forte incremento rispetto all'esercizio 2007. In termini assoluti, si è registrato quasi un raddoppio degli oneri sostenuti dalla società ascrivibile in parte agli interessi passivi su finanziamenti (+ 4 €/milioni circa) e in parte agli interessi moratori pagati su contenziosi conclusi nel corso dell'esercizio (+ 11 €/milioni di euro circa).

Il 3,77% del valore aggiunto è la remunerazione spettante alla Pubblica Amministrazione, che ha registrato una crescita in termini assoluti di oltre il 46,27% rispetto all'esercizio precedente. Questo aumento riguarda principalmente le imposte indirette.



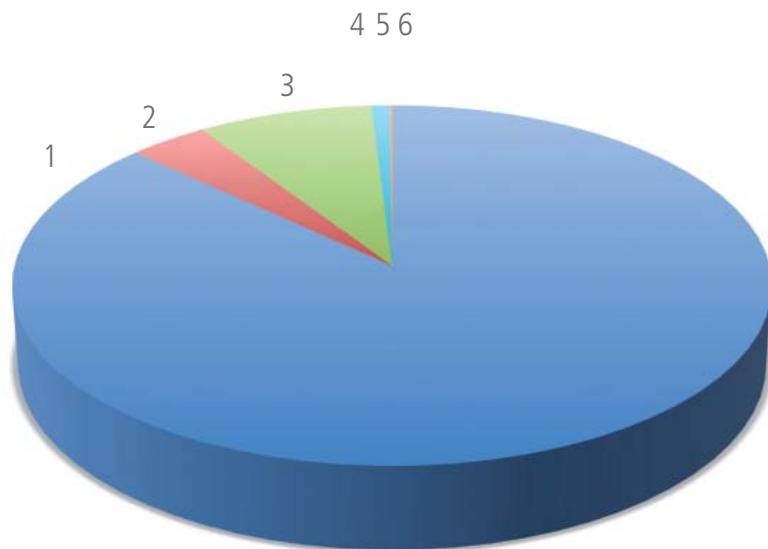


Circa lo 0,87% del valore aggiunto è stato destinato allo sviluppo dell'impresa, rappresentato dal risultato economico di periodo.

Infine, lo 0,10% del valore aggiunto è stato destinato a favore delle comunità locali attraverso sponsorizzazioni e iniziative di liberalità e beneficenza, di cui si dà conto specificatamente nella relazione sociale.

Grafico 2.1:  
La distribuzione  
del Valore Aggiunto

1. Personale .....	86,94%
2. P.A. ....	3,77%
3. Capitale di Credito ...	8,31%
4. Capitale di rischio.....	0%
5. Azienda.....	0,87%
6. Liberalità.....	0.10%



## Gli investimenti

Gli investimenti realizzati, sia quelli in corso che quelli già in esercizio, sono riferibili al quadro di interventi convenuti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nei precedenti Accordi di Programma, nel Contratto di Programma per gli esercizi 2003-2005, nel relativo atto aggiuntivo per l'esercizio 2006 e nel Contratto di Programma per l'esercizio 2007 e 2008, nonché in ossequio a quanto previsto dall'art. 7, comma 2, della Legge 8 agosto 2002.

Nel corso del 2008 si registra un incremento degli investimenti per la realizzazione di nuove opere stradali ed autostradali e per lavori di



manutenzione straordinaria su strade ed autostrade in concessione.

In particolare, l'incremento dei beni gratuitamente devolvibili ha riguardato:

- le immobilizzazioni in corso ed acconti (€ 2.496,4 milioni), costi sostenuti per lavori riferibili alla realizzazione di nuove opere stradali ed autostradali, comprensive del costo del personale tecnico impiegato direttamente nelle attività di progettazione e di esecuzione dei lavori, dei costi indiretti di personale ragionevolmente imputabili ai lavori e del costo del contenzioso capitalizzato;
- la voce "Rete Autostrade" (€ 492,1 milioni), relativa a opere autostradali completate comprensive delle aree di Servizio presenti sul Grande Racordo Anulare di Roma e sulla Roma-Fiumicino;
- la voce "Strade" (€ 1.312,7 milioni), relativa alle strade di interesse nazionale completate.

Anas ha altresì costituito nel corso del 2007 e 2008, su indicazione degli azionisti e dello Stato in senso generale, delle società controllate destinate alla costruzione e/o gestione di specifiche opere.

Nel corso dell'esercizio 2008 la voce immobilizzazioni finanziarie ha subito un incremento pari a € 29,1 milioni, ascrivibile a:

- in data 29 febbraio 2008, sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale deliberato il 19 novembre 2007 dal consiglio di amministrazione della controllata Quadrilatero Marche e Umbria S.p.A. per complessivi €/migliaia 24.500, aumentando in tal modo la propria quota di partecipazione al 91,46%;
- in sede di costituzione della società Autostrade del Lazio S.p.A., avvenuta in data 4 marzo 2008, sottoscrizione del 50% del capitale sociale pari a €/migliaia 1.100;
- in sede di costituzione della società Autostrada del Molise S.p.A., avvenuta in data 18 gennaio 2008, sottoscrizione del 50% del capitale sociale pari a €/migliaia 1.500;
- in sede di costituzione della società CAV- Concessioni Autostradali Venete S.p.A., avvenuta in data 1° marzo 2008, sottoscrizione del 50% del capitale sociale pari a €/migliaia 1.000;
- in sede di costituzione della società Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A., avvenuta in data 24 luglio 2008, sottoscrizione del 50% del capitale sociale pari a €/migliaia 1.000.

3.



LA RELA



# ZIONE AMBIENTALE

## CAPITOLÒ 3



## La visione generale

Tutte le attività umane - trasporti, riscaldamento, produzione e consumi di energia - hanno un impatto inevitabile sull'ambiente, osservabile e misurabile sotto diversi aspetti e profili in termini, ad esempio, di riduzione delle risorse naturali non rinnovabili, di dispersione di sostanze contaminanti, di alterazione degli ambienti naturali.

La costruzione di grandi opere e di sistemi infrastrutturali complessi comporta inevitabilmente una modificazione del territorio, con effetti sia sull'ambiente naturale sia su quello antropizzato. Tali effetti, in un'ottica di sviluppo sostenibile, devono essere valutati, contenuti e mitigati.

Anas, in quanto principale stazione appaltante a livello nazionale per la costruzione e la manutenzione di strade e autostrade, può giocare un ruolo rilevante da questo punto di vista.

G.R.I.\G3>1.2

Gli impatti sull'ambiente dell'attività di Anas possono essere suddivisi nelle seguenti tipologie:

- diretti, in relazione alla propria operatività. Sono principalmente prodotti sia dall'ordinaria gestione delle strutture aziendali, dai viaggi di lavoro effettuati dal personale e sia dalle attività associate alla gestione della rete stradale e autostradale. Nel primo caso consistono nel consumo di carta e di risorse naturali esauribili, quali acqua ed energia, nella produzione di rifiuti e nell'emissione in atmosfera di gas ad effetto serra; mentre per quanto concerne la gestione delle rete viaria, essi consistono in consumi energetici per illuminazione e ventilazione gallerie, illuminazione di svincoli e tratti stradali ed autostradali;
- indiretti, determinati dalle attività degli enti appaltatori. Sono direttamente associati alla principale funzione dell'azienda quale stazione

appaltante per la costruzione e la manutenzione di strade e autostrade in gestione diretta e quale soggetto avente funzioni di vigilanza e controllo relativamente alle autostrade in concessione.

L'attenzione alle tematiche ambientali e la prevenzione dell'inquinamento rappresentano due temi chiave nello sviluppo delle attività di Anas. È nostra ferma convinzione che la crescita e lo sviluppo dell'azienda includano come priorità la riduzione continua dell'impatto sull'ambiente delle nostre attività. Nel corso degli anni, Anas ha costantemente incrementato il proprio impegno verso una politica di responsabilità ambientale, favorendo così la creazione di una nuova cultura in materia di gestione ambientale: una gestione sostenibile in grado di coniugare la crescita della performance economica con la salvaguardia ambientale.

Data l'importanza della tematica ambientale, appare logica la sua profonda integrazione nell'ambito di tutte le fasi di attività svolte da Anas ed in particolare:

- le attività di progettazione perseguono, oltre al naturale obiettivo di trovare soluzioni concrete ai problemi di mobilità, gli obiettivi di salvaguardia ambientale e di uso attento delle risorse;
- in corso d'opera viene dedicata particolare attenzione alle attività di controllo e monitoraggio dei lavori. In particolare, il monitoraggio ambientale permette di quantificare, attraverso una serie di rilevazioni periodiche effettuate su parametri biologici, chimici e fisici, l'impatto che la costruzione di un'infrastruttura genera sull'ambiente;
- le attività di Gestione e Coordinamento dedicano grande attenzione a tematiche quali il risparmio energetico e l'inquinamento acustico;
- l'attività di Ricerca e Sviluppo è orientata all'individuazione di soluzioni avanzate che permettano, ad esempio, il reimpiego dei materiali esistenti e l'uso anche di quelli marginali, in modo da ridurre il consumo di inerti pregiati.

Le tematiche ambientali sono affrontate, quindi, in differenti momenti del ciclo di vita dell'opera. Allo stato attuale, l'obiettivo primario è rappresentato dal rispetto della normativa ambientale di settore. A tal proposito, con riferimento specifico ai contenziosi su tematiche di natura ambientale, nel 2008 non sono state emesse a carico di Anas sentenze definitive di





condanna o applicate sanzioni amministrative rilevanti aventi ad oggetto il mancato rispetto di leggi e regolamenti in materia ambientale.

In tema di ambiente e sviluppo sostenibile l'Unità Ambiente e Territorio, in staff al Condirettore Generale Tecnico, costituisce un polo di riferimento aziendale in grado di assolvere sia a compiti interni che di relazione con portatori di interesse esterni. In particolare, l'Unità Ambiente e Territorio:

- garantisce il coordinamento per l'area di competenza tra le diverse Direzioni dell'area Tecnica nonché la Direzione Finanza di Progetto e Concessioni Autostradali e l'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali nelle varie fasi di sviluppo delle opere: programmazione, progettazione, realizzazione;
- fornisce indirizzo e controllo alle strutture della Condirezione Generale Tecnica per lo svolgimento degli adempimenti tecnici ed amministrativi necessari all'espletamento dei procedimenti autorizzativi ambientali e localizzativi;
- garantisce la rappresentanza di Anas presso i Ministeri competenti e cura l'acquisizione dei pareri per il rilascio dei provvedimenti autorizzativi (Infrastrutture, Ambiente, Beni e Attività Culturali) nonché presso gli altri Enti territoriali.

Inoltre, di concerto con lo specifico servizio dell'Unità Ricerca e Innovazione a presidio delle politiche in tema di ambiente e sicurezza, il Servizio Salute Ambiente e Sicurezza, ha recentemente curato la predisposizione delle linee guida aziendali per il controllo del rispetto della normativa ambientale vigente.

Nell'ambito del progetto di monitoraggio e razionalizzazione dei costi aziendali è stato istituito lo staff di servizio *Energy Management* cui sono state demandate le seguenti attività:

- l'efficientamento degli impianti e dell'autoproduzione dell'energia elettrica, in particolare nella valorizzazione degli asset aziendali, e contenimento dei costi e dei consumi energetici;
- la gestione dei contratti e delle forniture di energia elettrica;
- la cura delle relazioni con il Consorzio Autostrade Italiane Energie (CAIE);
- il supporto alle sedi periferiche per le richieste di interventi su impianti elettrici e tecnologici;
- lo studio della riduzione dei consumi per gli impianti in galleria e di

- illuminazione pubblica;
- l'analisi dei pannelli fotovoltaici nelle gallerie;
  - l'audit energetico degli edifici con successiva elaborazione di un piano di efficientamento energetico.

## La compatibilità ambientale delle nuove opere

L'inserimento di una nuova infrastruttura stradale nel territorio determina una variazione dello stato attuale dei luoghi, influenzando sulle componenti ambientali che caratterizzano le diverse aree attraversate.

Gli effetti dell'opera sull'ambiente (impatti) hanno un raggio di influenza che dipende dalla tipologia del tracciato, dalle peculiarità e dal pregio dei luoghi, dalle caratteristiche della componente ambientale considerata.

L'importanza dell'attività di valutazione, contenimento e mitigazione dell'impatto della costruzione di strade e autostrade è tanto più evidente se si considerano i chilometri di strade gestite da Anas che attraversano i parchi nazionali:

- 511,5 km circa di percorsi principali;
- 30,6 km circa di rami d'intersezione;
- 36 km circa dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria (più 4,4 km circa di intersezione).

La tematica ambientale, come anticipato, viene attentamente presa in considerazione nell'arco di tutte le fasi in cui si esplica l'operato di Anas: dalla fase di progettazione, in cui i possibili impatti sull'ambiente vengono presi in considerazione e valutati, a quelle di costruzione, gestione ed esercizio, dove le interferenze con l'ambiente vengono monitorate e presidiate. Il presente capitolo è sviluppato sulla base di tale considerazione, tracciando le modalità di inclusione della tematica ambientale nelle diverse attività di Anas.

G.R.I.\G3>EN11





## La Progettazione

Anas svolge e gestisce il ciclo completo delle attività di progettazione delle nuove opere, attraverso i vari livelli (preliminare, definitivo, esecutivo), sino alla fase di appalto per la realizzazione delle opere stesse.

Gli interventi infrastrutturali, oggetto di progettazione nel corso del 2008, sono riportati nelle tabelle seguenti, raggruppati secondo la tipologia di attività tecnica effettuata. I dati esposti vengono confrontati con quelli dell'anno precedente (2007).

L'elevato grado di compatibilità ambientale delle opere progettate deriva non soltanto da una progettazione attenta all'ambiente, ma anche dallo svolgimento di un'attività propedeutica alla progettazione stessa: lo Studio di Fattibilità. In Anas è presente un ufficio dedicato agli Studi di Fattibilità delle opere e preposto alle analisi di carattere trasportistico, ambientale e territoriale ed alle successive valutazioni sociali ed economiche (analisi costi-benefici) legate alla realizzazione di un'infrastruttura stradale. L'importanza via via crescente che

**Tabella 3.1:** Interventi infrastrutturali oggetto di progettazione nel corso del 2008

	Preliminari		Definitivi		Esecutivi	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007
	N.	N.	N.	N.	N.	N.
Progettazioni sviluppate internamente	8	9	6	6	4	2
Indirizzo e controllo della progettazione svolta all'esterno	7	5	19	17	2	0
Istruttoria tecnica della progettazione svolta all'esterno	8	11	17	24	9	4
Istruttoria delle progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	0	0	0	0	12	20
Progettazione e controllo per conto di Società partecipate Anas	0	0	8	7	2	3
<b>Totale</b>	<b>23</b>	<b>25</b>	<b>50</b>	<b>54</b>	<b>29</b>	<b>29</b>

Fonte: Bilancio di esercizio di Anas S.p.A. e Bilancio consolidato di Anas al 31 Dicembre 2008

Anas sta attribuendo a questa fase progettuale si pone peraltro in linea con l'emanando regolamento della normativa sugli appalti pubblici.

Lo Studio di Fattibilità rappresenta una delle fasi progettuali dove maggiormente si pone attenzione all'analisi dei possibili effetti sull'ambiente e sul territorio associati alla realizzazione di una determinata infrastruttura stradale. Analizzando diverse alternative progettuali, lo Studio si pone l'obiettivo di fornire al "decisore", anche tramite strumenti quali l'analisi costi-benefici e/o l'analisi multi-criteri, gli elementi quali-quantitativi necessari per la scelta della soluzione ottimale. L'individuazione di questi criteri di scelta è legata ad approfondite analisi territoriali, ambientali e paesaggistiche.

Nel 2008 sono stati sviluppati 6 Studi di Fattibilità, tra i quali si evidenziano:

- Studio di Fattibilità dell'itinerario Gela-Agrigento-Castelvetrano;
- Studio di Fattibilità della Variante alla S.S. 16 "Adriatica" nei territori Marche-Abruzzo-Molise-Puglia.

A seguire si riporta, a titolo esemplificativo, una scheda contenuta all'interno dello Studio Paesistico della S.S. 16 "Adriatica".

Questo Studio Paesistico ha fornito indirizzi di qualità per la progettazione del nuovo tracciato infrastrutturale, avendo come obiettivo quello di orientare tutte le fasi della progettazione, da quella preliminare a quella definitiva, della nuova opera stradale.

Tali indirizzi sono costruiti avendo sullo sfondo alcuni principi generali:

- il paesaggio costituisce l'esito dinamico ed evolutivo di un complesso rapporto tra le azioni dell'uomo e le risorse primarie (aria, suolo, acqua);
- paesaggio e territorio sono concetti inscindibili, anche se non sinonimi, occorre quindi tenere conto dei processi sociali ed economici che avvengono nel territorio;
- occorre superare le visioni settoriali per ricercare una visione integrata del paesaggio, capace di interpretarne l'evoluzione in quanto sistema unitario nel quale le componenti ecologiche e naturali interagiscono con quelle insediative, economiche e socio culturali.

A questi principi generali si aggiungono alcuni criteri che specificano meglio il senso da dare alle elaborazioni di progetto. Tali criteri sono declinati in modo specifico, contesto, per contesto nelle schede allegate:

- adeguare i requisiti prestazionali dell'opera infrastrutturale al contesto di attraversamento;
- valorizzare gli intorni longitudinali dell'infrastruttura;
- garantire la continuità fisica e funzionale delle reti "deboli" dell'ecologia e della biodiversità;





- localizzare negli spazi dei nodi infrastrutturali le “porte di accesso” alle mete paesaggistiche;
- assumere il tracciato infrastrutturale come possibile direttrice di conoscenza delle identità dei luoghi attraversati.

**Tabella 3.2:** Esempio di scheda dello Studio Paesistico della S.S. 16 “Adriatica”

**Contesto 1 – Monte San Bartolo**

Valore del contesto	Obiettivi di qualità	Strategie prevalenti
Paesaggio di valore notevole a dominante fisico-naturalistica	<b>Conservazione</b> Nei contesti interessati da obiettivi di conservazione le scelte progettuali inerenti il nuovo tracciato di SS16 dovranno garantire il mantenimento della integrità delle risorse paesaggistiche preesistenti e delle loro relazioni (es. rapporto tra usi del suolo, insediamenti e collegamenti), attraverso operazioni finalizzate a minimizzare le trasformazioni provocate dal tracciato stesso (es. interruzione di continuità ecologico-ambientali, alterazione degli assetti consolidati di costa, alterazione di unità morfologiche).	In presenza di valore notevole del contesto, la progettazione, in tutte le sue fasi, necessita di adeguati approfondimenti conoscitivi in relazione ai caratteri dominanti. In particolare rispetto ai caratteri geomorfologici, caratteri vegetazionali, caratteri idrogeologici. Preferire nella progettazione del nuovo tracciato soluzioni localizzative tendenti a minimizzare le trasformazioni degli assetti collinari consolidati di Monte S. Bartolo. Adottare soluzioni piano-altimetriche il più possibile aderenti alle caratteristiche orografiche del suolo, evitando semplificazioni di tracciato che comportino pesanti alterazioni della morfologia del suolo (riduzione velocità di esercizio).

**Matrice degli indirizzi**

Paesaggi locali	Adattamento ai contesti locali delle opere	Qualità per la configurazione architettonica delle opere	Riqualificazione della strada statale 16 esistente
1a Paesaggio naturale di Pesaro	/	/	/
1b Paesaggio rurale di Pesaro	Salvaguardare i paesaggi dell'integrità ambientale ed agricola attraversati dal corridoio tra le località di Santo Stefano, Tre Ponti, con particolare attenzione al Monte della Badia in località Torracchia; creare nuovi corridoi ecologici con interventi di messa a dimora di impianti vegetazionali nelle fasce interduse generate dall'accostamento con il tracciato ferroviario, tra Santo Stefano e Tre Ponti; non alterare la continuità fisico-funzionale degli elementi strutturanti il paesaggio agrario in direzione est-ovest, quali le trame agricole, la rete interpodereale con filari alberati, in particolare nei pressi di Tre Ponti, e potenziare lungo i confini rurali intercettati dal corridoio gli habitat faunistici attraverso la messa a dimora di siepi ed essenze autoctone; durante l'esecuzione delle opere, adottare dispositivi e tecniche che non danneggino il funzionamento biologico delle specie faunistiche.	La qualità formale della nuova strada deve privilegiare un intervento armonioso e sinuoso, adattandosi alla struttura geomorfologica preesistente privilegiando raggi di curvatura che meglio seguano l'andamento naturale del terreno e le sue curve di livello garantendo inoltre la continuità paesistica con i luoghi attraverso la modellazione dei bordi infrastrutturali con pendii e scarpare; La qualità architettonica della nuova strada deve essere ottenuta attraverso una progettazione tecnica accurata che preveda l'utilizzo di materiali e tecniche di costruzione del luogo con uno studio approfondito e diversificato in relazione agli attraversamenti dei corsi d'acqua minori, in particolare la progettazione dovrà risolvere l'attraversamento del tracciato ferroviario nelle vicinanze di Tre Ponti.	CONSERVAZIONE DEGLI SPAZI ANCORA PREVALENTEMENTE APERTI Elevare le qualità paesaggistiche e ambientali mediante la realizzazione di impianti vegetazionali coerenti con le essenze del luogo; definire un arredo stradale e di illuminazione di qualità, che si avvale anche di soluzioni tecnologicamente avanzate, con produzione di energie rinnovabili a spiccata valenza estetica; creazione di percorsi-parco per connettere i valori paesaggistici collinari con quelli della fascia costiera, per mezzo di una rete verde di servizi, percorsi pedonali e culturali, concentrazione mirata di attività legate al loisir; ridefinizione degli spazi di pertinenza di ville, giardini e borghi storici, con adeguamento e nuova realizzazione degli impianti e degli arredi stradali, mirata a migliorarne per quanto possibile le qualità funzionali ed estetiche.

In una fase successiva allo Studio di Fattibilità, interviene la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). La VIA costituisce una procedura tecnico-amministrativa volta alla formulazione di un giudizio di ammissibilità sugli effetti che un determinato progetto avrà sull'ambiente globale, inteso come l'insieme delle attività umane e delle risorse naturali. A seguire si riporta una sintetica mappatura dei progetti in fase autorizzativa (procedure VIA aperte, in itinere, chiuse) aggiornata al 31 dicembre 2008.

**Tabella 3.3:** Progetti in approvazione

<b>Procedura VIA e localizzazione su progetti preliminari (art.165-183-184-185 d.lgs.163/06)</b>				
<b>Intervento</b>	<b>Descrizione di dettaglio</b>	<b>Livello progettuale</b>	<b>Procedura autorizzativa</b>	<b>Attivazione procedura autorizzativa</b>
Accessibilità Malpensa – SS 341 “Gallaratese”	Collegamento stradale tra Samarate ed il confine con la Provincia di Novara - tratto compreso tra l'Autostrada A8 (bretella di Gallarate) e la SS 527 “Bustese” in Comune di Vanzaghello	Preliminare	Procedura VIA	09 - apr - 03
Accessibilità Malpensa – SS 33 “del Sempione”	Variante tra gli abitati di Rho e Gallarate	Preliminare	Procedura VIA	19 - mag - 03
SS 1 bis (Aurelia bis)- Viabilità di accesso all'hub portuale di Savona	Interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albisola e i porti di Savona e Vado. - Variante alla SS 1 nel tratto tra Savona/torrente Letimbro e Savona casello autostradale	Preliminare	Procedura VIA REGIONALE	16 - apr - 03
SS 1 bis (Aurelia bis) - Viabilità di accesso all'hub portuale di La Spezia	Interconnessione tra i caselli della A12 e il porto - Lotto 4 tra San Benedetto e Beverino	Preliminare	Procedura VIA REGIONALE	16 - apr - 03
SS 28 “del Colle di Nava”	Variante da Pontedassio ad Imperia	Preliminare	Procedura VIA REGIONALE	05 - mag - 03
SS 106 “Jonica” Megalotto 3	Dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000) - 1° Stralcio (25 km circa) dal km 0+000 (inizio lotto) al km 18+500 e dal km 31+500 al km 38+000 (fine lotto) - dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000) - 2° Stralcio dal km 18+500 al km 31+500 (13 km circa)	Preliminare	Procedura VIA	06 - lug - 04
SS 106 “Jonica” Megalotto 5	Dal raccordo di Reggio Calabria località S. Gregorio (km7+700) allo svincolo di Melito di Porto Salvo (km 30+400)	Preliminare	Procedura VIA	02 - mar - 06
SS 106 “Jonica” Megalotto 9	Tratto 5 da Simeri Crichi a Passovecchio, lotti 10-11-12 - Tratto 6 da Gabella a Mandatoriccio, lotti 1-8 dal km 235+800 (Svincolo Aeroporto S. Anna) al - km 306+000 (Mandatoriccio)	Preliminare	Procedura VIA	30 - gen - 08
Itinerario Palermo - Agrigento (SS 121 - SS 189)	Tratto Palermo-Lercara Friddi - Lotto 2 Adeguamento della SS 121 dal nuovo svincolo di Bolognetta(km 14+400) allo svincolo di Manganaro (km 48+000)	Preliminare	Procedura VIA	22 - dic - 04
Itinerario Lauria – Candela	Collegamento nord sud “Tirreno - Adriatico” tra l'Autostrada A3 (svincolo di Lauria nord) e l'Autostrada A16 (svincolo di Candela) - Tronco 1 da Lauria a Albano (innesto SS 407 “Basentana”) - Tronco 2 da Albano a Vaglio - Tronco 3 da Vaglio a Candela	Preliminare	Procedura VIA	01 - dic - 04





Intervento	Descrizione di dettaglio	Livello progettuale	Procedura autorizzativa	Attivazione procedura autorizzativa
Itinerario Gela - Agrigento - Trapani	Tratto Trapani-Mazara del Vallo, variante alla SS 115 "Sud Occidentale Sicula" compresa tra lo svincolo "Birgi" sulla A29/dir e il collegamento alla SS 115 al km 48+000 in corrispondenza dell'abitato di Mazara del Vallo	Preliminare	Procedura VIA REGIONALE	27 - lug - 04
Variante all'abitato di Cortina d'Ampezzo		Preliminare	Procedura VIA REGIONALE	19 - lug - 05
Sistema tangenziale di Lucca		Preliminare	Procedura VIA	21 - giu - 05
SS 4 "Salaria"	Adeguamento a 4 corsie del tratto Passo Corese-Rieti	Preliminare	Procedura VIA	23 - mar - 07
Collegamento autostradale Caserta-Benevento e bretella di collegamento con la Tangenziale di Benevento e la Variante di Caserta		Preliminare	Procedura VIA	01 - dic - 04
Autostrada Asti-Cuneo	Tangenziale di Cuneo	Preliminare	Procedura VIA	09 - giu - 03
Raccordo Salerno-Avellino conferimento di caratteristiche autostradali compreso l'adeguamento della SS 7 e SS 7bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16	Tratto 1: dallo svincolo di Salerno all'intersezione A30 - Raccordo per Avellino - Tratto 2: dall'intersezione A30 - Raccordo per Avellino allo svincolo di Solfora - Tratto 3: Galleria Montepergola - Tratto 4: dallo sbocco Galleria Montepergola alla A16 - Stazione di Avellino Est	Preliminare	Procedura VIA	18 - giu - 08
SS 172 "dei Trulli" - Tronco Casamassima - Putignano	Lavori di ammodernamento ed adeguamento della sede stradale alla sezione C1 del D.M. 05/11/2001 esclusa la variante di Turi	Preliminare	Procedura VIA REGIONALE	15 - dic - 08

#### Procedura VIA e localizzazione su progetti definitivi (artt. 166-167-168-183-184)

Intervento	Descrizione di dettaglio	Livello progettuale	Procedura autorizzativa	Attivazione procedura autorizzativa
Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19. SS 640 "di Porto Empedocle"	Ammodernamento cat.B - 2° tratto dal km 44+000 allo svincolo con la A19 (km 74+300)	Definitivo	Procedura VIA + CdS	14 - ago - 07
SS 1 bis (Aurelia bis) - Viabilità di accesso all'hub portuale di La Spezia	Lavori di costruzione della variante alla SS 1 Aurelia - lotto 3 tra Felettino ed il Raccordo Autostradale	Definitivo	Procedura VIA REGIONALE	30 - lug - 03

#### Approvazione progetti definitivi (artt. 166-167-168-183-184-185 d.lgs.163/06)

Intervento	Descrizione di dettaglio	Livello progettuale	Procedura autorizzativa	Attivazione procedura autorizzativa
SS 63 "del Cerreto"	Interventi di miglioramento della viabilità tra il km 11+970 e il km 14+386	Definitivo	Procedura VIA REGIONALE	02 - dic - 04
SS 275 "di S. Maria di Leuca"	Tronco Maglie - S.M. di Leuca. Ammodernamento e adeguamento alla cat. B	Definitivo	Procedura VO prescrizioni CIPE	01 - giu - 06
SS 106 "Jonica"	Tronco 9° - Variante di Nova Siri dal km 414+080 al km 419+300.ex Lotti 1 - 2 - 3 - 4	Definitivo	Procedura VO prescrizioni CIPE e CdS	25 - gen - 08
SS 675 "Umbro Laziale"	Collegamento da Cinelli a SS1 "Aurelia" km 84+450 (tronco 3 lotto 1 stralcio B e tronco 2 lotti 1 e 2)	Definitivo	Procedura VO prescrizioni DEC VIA e CdS	07 - ago - 07
E 78 Strada di Grande Comunicazione "Grosseto - Fano"	Tronco: Grosseto - Siena (SS 223 "di Paganico") "Lavori di adeguamento a quattro corsie dal km 41+600 al km 53+400" - lotto 9	Definitivo	Procedura VO prescrizioni DEC VIA e CdS	20 - mar - 08
Bretella autostradale Campogalliano - Sassuolo di collegamento tra la A22 e la SS 467 Pedemontana		Definitivo	Procedura VO prescrizioni CIPE e CdS	16 - mag - 06

**Tabella 3.4:** Progetti in verifica

**Verifica di ottemperanza di progetti esecutivi di opere affidate a contraente generale**

Intervento	Descrizione di dettaglio	Livello progettuale	Procedura autorizzativa	Attivazione procedura autorizzativa
Autostrada SA-RC Macrolotto 4b	Dal Km 286+000 (svincolo di Altilia Grimaldi escluso) al Km 304+200 (svincolo di Falerna escluso)	Esecutivo	Procedura approvazione modifica tecnica alla galleria Giurio	19 - dic - 07
Autostrada SA-RC Macrolotto 2	Dal Km 108+000 al Km 139+000	Esecutivo	Procedura VO prescrizioni DEC VIA	10 - dic - 07

**Verifica di ottemperanza di opere appaltabilità 2007 - 2008**

Intervento	Descrizione di dettaglio	Livello progettuale	Procedura autorizzativa	Attivazione procedura autorizzativa
Raccordo Autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia		Esecutivo	Procedura VO alle prescrizioni CIPE	01 - mag - 06

**Verifica di attuazione (art. 185 commi 6 e 7 d.lgs. 163/06) varianti (art. 169 d.lgs. 163/06)**

Intervento	Descrizione di dettaglio	Livello progettuale	Procedura autorizzativa	Attivazione procedura autorizzativa
Variante esterna alla città di Lecce	Dall'innesto SS 613 all'innesto della SS 16 con adeguamento alla sezione III (CNR)		Procedura Verifica	26 - feb - 08
			Riavviata	01 - ago - 08
SS 106 "Jonica" (E90) Megalotto 2	Dallo svincolo di Squillace (Km 178+350) allo svincolo di Sieri Crichi (Km 191+500) e lavori di prolungamento della SS 280 dei Due Mari dallo svincolo di Germaneto	Esecutivo	Procedura Verifica attuazione	22 - nov - 05
			Riavviata	01 - ago - 08
Autostrada SA-RC Macrolotto 1	Dal Km 53+800 (svincolo di Sicignano incluso) al Km 82+300 (svincolo di Atena Lucana escluso)	Esecutivo	Procedura Verifica attuazione	11 - nov - 04
			Riavviata	01 - ago - 08
Autostrada SA-RC Macrolotto 6	Dal Km 423+300 (svincolo di Scilla incluso) al Km 442+900	Esecutivo	Procedura Verifica attuazione	06 - dic - 05
			Riavviata	01 - ago - 08
Autostrada SA-RC Macrolotto 5	Dal Km 393+000 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al Km 423+300 (svincolo di Scilla escluso)	Esecutivo	Procedura Verifica attuazione	22 - nov - 05
Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19. SS 640 "di Porto Empedocle"	Ammodernamento cat. B - 1° tratto dal Km 9+800 al Km 44+400	Esecutivo	Procedura Verifica attuazione	28 - gen - 09





Oltre all'attività di progettazione vera e propria, l'attività di Anas comprende anche la fase di verifica delle progettazioni redatte dagli aggiudicatari di appalti integrati e contraenti generali e il supporto tecnico specialistico per le perizie di variante che si rendono necessarie in corso di esecuzione. Tale attività consente ad Anas una verifica supplementare alla compatibilità ambientale delle nuove opere.

## La Mitigazione e la Compensazione

Come già descritto, la progettazione di un'infrastruttura parte da un'attenta caratterizzazione ed analisi del territorio attraversato ed è finalizzata al migliore inserimento dell'opera nel paesaggio operando scelte progettuali che, oltre alla primaria funzione di fruizione ed accessibilità del territorio, consentano uno sviluppo equilibrato del paesaggio, tenendo conto della necessità di mantenere ed accrescere i suoi caratteri peculiari senza alterarne il valore acquisito.

Con il termine Mitigazione Ambientale si intende la realizzazione di quelle opere che sono necessarie a ridurre l'impatto ambientale residuo, quali gli interventi per l'abbattimento del rumore, per il contenimento della diffusione degli inquinanti nell'aria e per la creazione di fasce di vegetazione intorno all'infrastruttura. I criteri generali che guidano la progettazione delle opere di mitigazione ambientale per il contenimento degli impatti sul territorio tengono conto delle necessità tecniche, dei principi di conservazione della biodiversità nonché delle esigenze di sicurezza, del mantenimento e riqualificazione delle configurazioni paesaggistiche presenti, del contenimento dei livelli di intrusione visiva e dell'utilizzo di specie autoctone, tipiche della vegetazione potenziale delle aree attraversate.

Talora si parla anche di Compensazione Ambientale, riferendosi ad opere di miglioramento ambientale che vanno a compensare gli impatti residui non mitigabili determinati dall'infrastruttura sull'ambiente; possono comprendere ad esempio, la realizzazione di piste ciclabili e la rinaturalizzazione di superfici nel territorio.

G.R.I.\G3>EN26

Alcune delle tipologie di opere di inserimento ambientale più comunemente utilizzate nella progettazione di infrastrutture stradali, da considerarsi come opere complementari rispetto a quanto già stabilito in fase di definizione dell'intervento (individuazione del corridoio e scelte relative

alle tipologie di corpo stradale – gallerie viadotti – rilevati), sono:

- interventi di sistemazione a verde e di ingegneria naturalistica delle pertinenze stradali, delle opere d'arte e degli imbocchi delle gallerie;

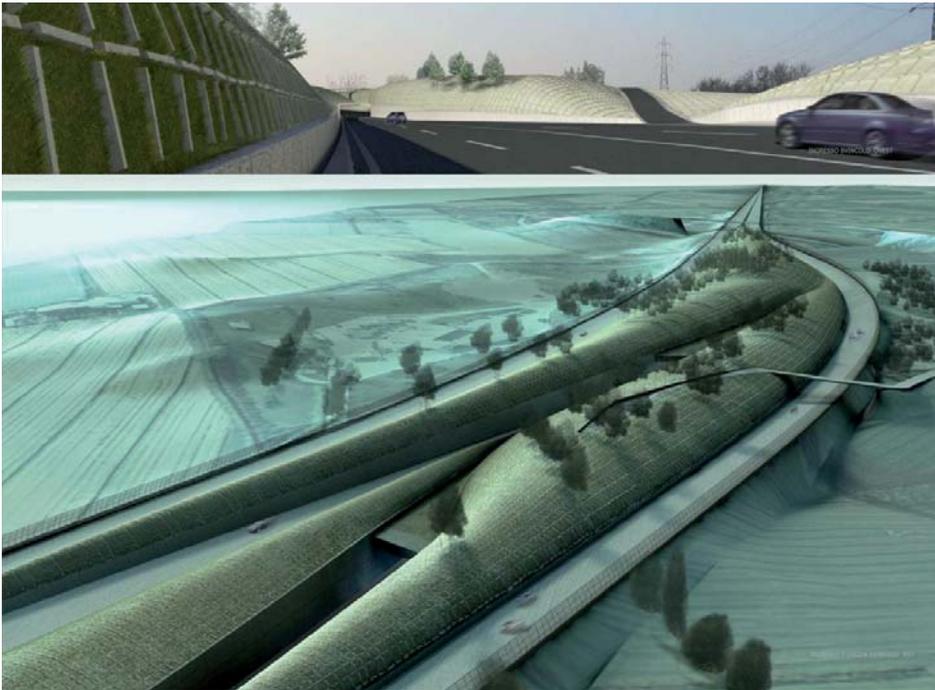
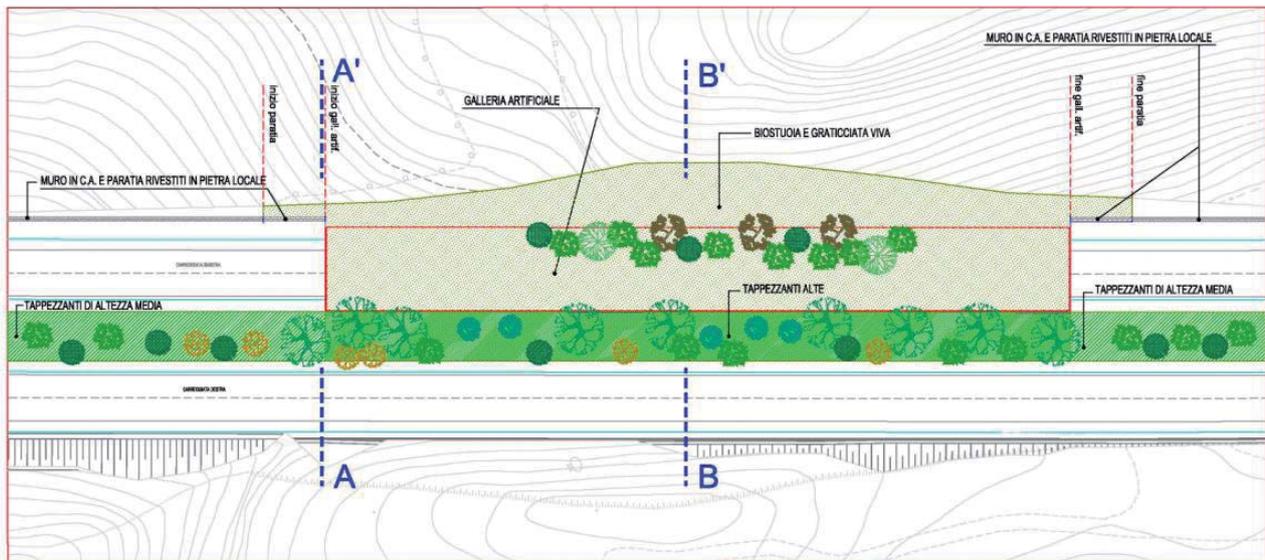


Figura 1: esempi di inserimento paesaggistico di un tratto in galleria (Tunnel di Mestre)

Figura 2: esempi di inserimento paesaggistico di una galleria paramassi (E78-Grosseto-Fano)



Planta tipo di inserimento paesaggistico della galleria paramassi e opere vegetali di mitigazione di impatto ambientale  
Specie utilizzate: *Laurus nobilis*, *Phillyrea latifolia*, *Cornus sanguinea*, *Erica arborea*, *Viburnum tinus*, *Genista germanica*

- mitigazione del rumore attraverso l'utilizzo di asfalto fonoassorbente e barriere acustiche;
- riduzione dell'inquinamento dell'aria mediante barriere vegetali antipolvere;



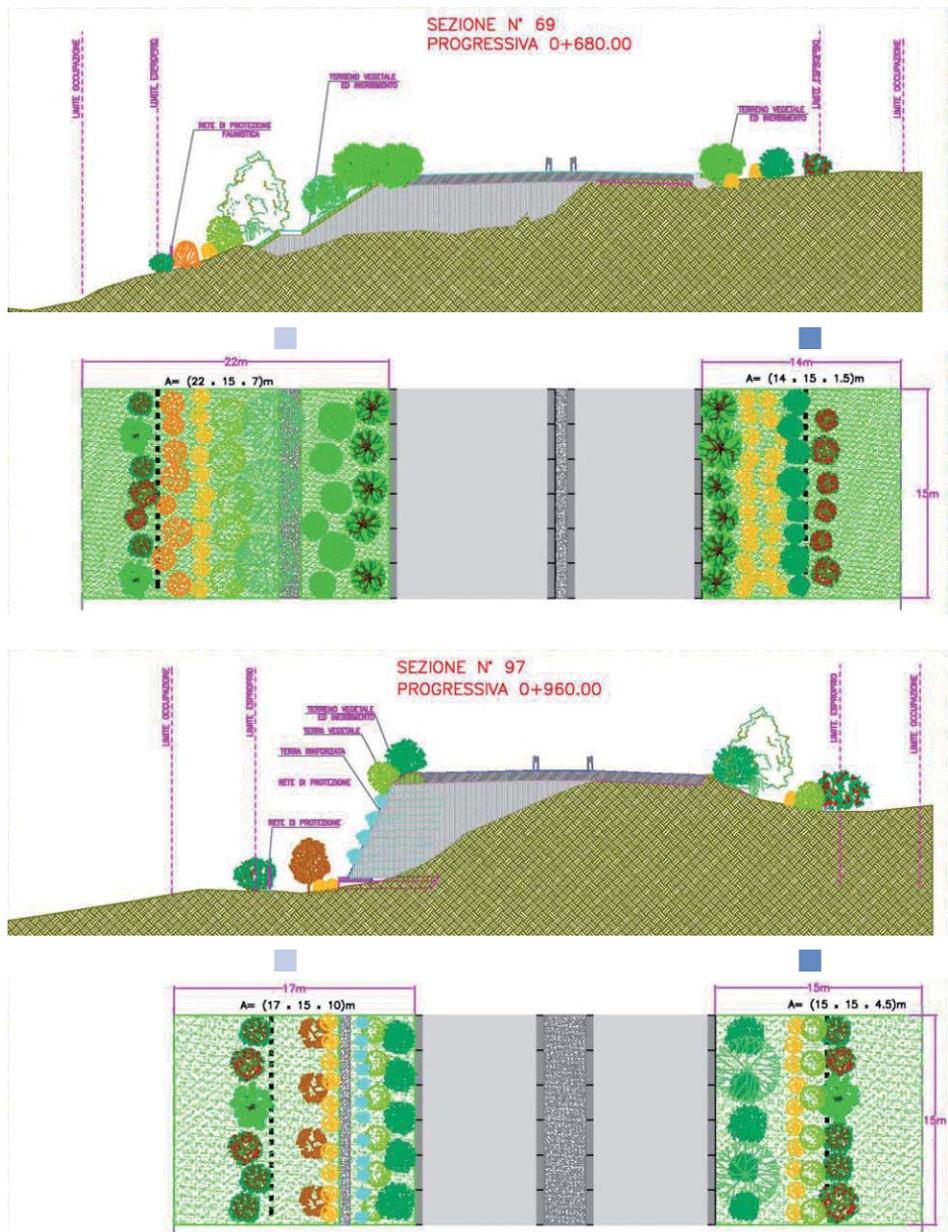
Figura 3: esempi interventi con opere a verde (E78-Grosseto-Fano)

- Specie presenti:
- Viburnum opulus n° 5
- Calluna vulgaris n° 6
- Juniperus communis n°3
- Crataegus monogyne n° 5
- Cytisus scopertus n°24
- Genista germanica n°8
- Simphoricarpos rivularis n°3
- Viburnum lantana n°2
- Hippophae rhamnoides n°2

- Specie presenti:
- Viburnum opulus n° 6
- Cytisus scopertus n° 24
- Viburnum tinus n°8
- Viburnum lantana n°6

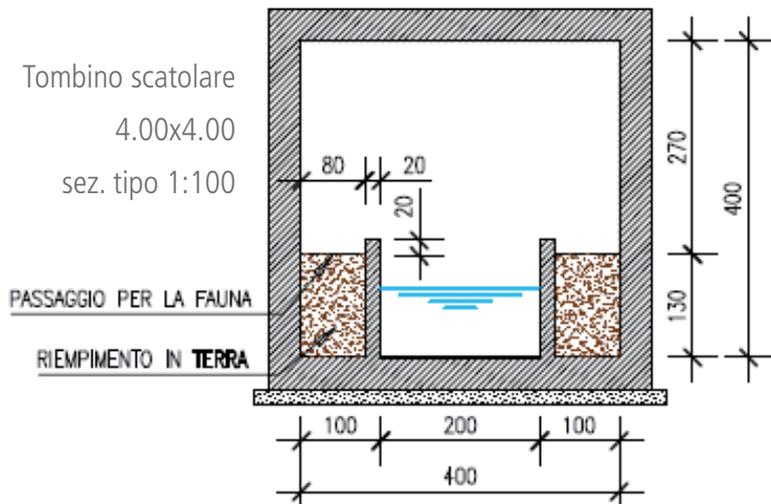
- Specie presenti:
- Viburnum tinus n°5
- Crataegus monogyne n°6
- Salix alba n°25
- Cytisus scopertus n°10
- Comus sanguinee n°4
- Simphoricarpos rivularis n°3
- Viburnum lantana n°2
- Hippophae rhamnoides n°1

- Specie presenti:
- Simphoricarpos rivularis n°2
- Viburnum lantana n°2
- Hippophae rhamnoides n°1
- Crataegus monogyne n°6
- Cytisus scopertus n°10
- Juniperus communis n°2
- Viburnum tinus n°5



- mantenimento della connettività tramite ecodotti e sottopassi faunistici;

Figura 4: esempio di sottopasso faunistico



- trattamento delle acque di piattaforma con vasche di trattamento degli sversamenti accidentali e delle acque di prima pioggia;
- opere di compensazione.

### *Opere di mitigazione sulla SA-RC*

Il progetto di ammodernamento dell'autostrada SA-RC riguarda il miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'infrastruttura mediante l'adeguamento geometrico e plano-altimetrico del tracciato originario, caratterizzato dalla mancanza della corsia di emergenza, nonché dalla presenza di curve a stretto raggio e di tratti con pendenza longitudinale eccessiva.

Nell'ottica di limitare il consumo del territorio e di salvaguardare al massimo il contesto ambientale, nel progetto si è previsto di attuare l'adeguamento dell'autostrada per larga parte in sede con alcuni tratti in variante, evitando così il ricorso a soluzioni eventualmente più invasive. D'altra parte, la questione dell'impatto dei lavori sull'ambiente riveste un ruolo importante nella politica di questa Società, che si è posta l'impegno di progettare e realizzare un'infrastruttura moderna, che possa costituire un mezzo di potenziamento della qualità del servizio di trasporto su gomma e che, al tempo stesso, si inserisca in modo armonico nel territorio. A tal fine, nell'attuazione del generale progetto di ammodernamento dell'autostrada SA-RC, si è posto in essere un sistema di azioni ed attività, volte al controllo dei livelli di interferenza dei lavori con le componenti ambientali, nonché alla mitigazione ambientale e al corretto inserimento paesaggistico delle opere realizzate.

Sostanzialmente, sono stati individuate tre principali linee di intervento:

- destinazione dei tratti dimessi;
- interventi di mitigazione ambientale;
- monitoraggio ambientale.

### *Destinazione dei tratti dimessi*

Il progetto prevede, in alcuni tratti, la realizzazione di un nuovo tracciato, in variante rispetto alla sede originaria. Per i tratti della vecchia autostrada, da dismettere, sono state sviluppate idonee soluzioni di inserimento paesaggistico, con recupero e riambientazione delle aree. In particolare, recependo anche le

G.R.I.\G3>EN26





indicazioni fornite dal Ministero dell’Ambiente in sede di VIA, si è provveduto a definire gli interventi di ricostituzione della primitiva matrice paesaggistica ed ambientale, da attuarsi in seguito alla demolizione dei tratti dismessi.

Detti interventi, volti al raccordo con la morfologia naturale del territorio e al ripristino della vegetazione spontanea ed autoctona, consistono principalmente nel ritombamento di gallerie, nella demolizione di viadotti, nella riprofilatura morfologica del terreno mediante riporto di materiale o rimozione di rilevati, nonché nell’impianto di nuove essenze arboree ed arbustive, congruenti con quelle già esistenti in zona.

### *Interventi di mitigazione ambientale*

Gli interventi di mitigazione ambientale, finalizzati al miglioramento dell’inserimento ambientale delle opere, consistono sostanzialmente in:

- opere per la salvaguardia delle acque: a tutela delle acque superficiali e profonde, si sono introdotti appositi presidi idraulico-ambientali, quali le vasche di prima pioggia (o di sedimentazione) per la raccolta delle acque meteoriche, che, scorrendo sulla piattaforma stradale, dilavano e trasportano con sé tutte le sostanze inquinanti ivi depositate (oli, metalli pesanti, cloruri);
- opere di mitigazione e riqualificazione acustica: al fine di limitare la propagazione delle onde sonore emesse dal traffico autostradale, in corrispondenza delle zone antropizzate, si è previsto l’utilizzo di barriere antirumore, nonché l’inserimento di componenti arboree quale sistema di schermatura di tipo naturale;
- opere di inserimento e riqualificazione paesaggistica: al fine di attenuare l’impatto estetico e paesaggistico sul contesto ambientale, si sono adottati opportuni accorgimenti progettuali, anche relativi alla configurazione delle opere d’arte (imbocchi delle gallerie “a becco di flauto”, tipologie strutturali più snelle per alcuni viadotti, muri di contenimento di altezza contenuta), oltre a tutte le possibili mitigazioni (quali l’inerbimento dei versanti, la piantumazione di specie arboree, l’uso di materiali locali) per ricostruire il continuum naturale del territorio;
- sistemazione ambientale dei siti di cantiere e di deposito: a conclusione dei lavori, al fine di ricostruire le condizioni agro-pedologiche *ante-operam*, sono

previsti interventi di ripristino morfologico e vegetazionale delle aree di cantiere, da realizzarsi sostanzialmente mediante l'apporto di terreno vegetale e la semina di essenze erbacee. Per quanto riguarda i siti di deposito, considerando che il deposito del materiale avviene per strati mediante stesura, compattamento e rullatura, l'intervento di sistemazione si incentra sull'inerbimento delle superfici così modellate e sull'inserimento di piccoli nuclei arborei e arbustivi.

### *Monitoraggio ambientale*

Al fine di realizzare un efficace controllo sull'impatto che le lavorazioni in corso possono eventualmente comportare sull'ambiente circostante, si è adottato un sistema di monitoraggio ambientale, che permetta, attraverso la raccolta e l'analisi di dati ante operam e durante la realizzazione dell'opera, di rilevare prontamente eventuali situazioni non previste e/o criticità ambientali, di attuare tempestivamente le necessarie azioni correttive, di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione.

## La Costruzione e l'Esercizio

Anas gestisce il ciclo completo delle attività di realizzazione e controllo delle nuove opere. I progetti vengono seguiti dal momento dell'aggiudicazione dell'appalto e contrattualizzazione fino alla loro realizzazione e per tutta la fase di esercizio.

In tutti i contratti stipulati da Anas vengono inserite clausole standard che esplicitano i comportamenti richiesti ai fornitori/contraenti con riferimento alla normativa ambientale vigente. Nei capitolati speciali di appalto vengono poi inserite le prescrizioni previste dal VIA ma, per quanto riguarda più in generale i capitolati e i criteri di selezione, Anas si attiene a quanto espressamente previsto dalla normativa. È oggi allo studio la predisposizione di linee guida ambientali da inserire nei capitolati di appalto, finalizzate a vincolare gli appaltatori a regole di comportamento più restrittive rispetto a quelle stabilite dalla legge e a adempimenti di comunicazione della propria performance su temi ambientali e sociali.

Per quanto riguarda le Grandi Opere, in aderenza a quanto previsto dal Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (Codice dei contratti pubblici)





ed in particolare con gli articoli 20 e 21 dell'Allegato XXI, l'Anas sta provvedendo ad aggiornare il Capitolato Speciale d'Appalto relativo agli interventi di Legge Obiettivo. In particolare tra gli obblighi a carico dell'Appaltatore è prevista l'adozione di un Sistema di Gestione Ambientale dei Cantieri conforme alla Norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001). A valle dell'entrata in vigore del Regolamento di attuazione del Codice dei Contratti Pubblici tale obbligo sarà esteso a tutti gli interventi, anche quelli non compresi nella Legge Obiettivo.

Più in generale, la gestione dei progetti avviene attraverso il processo funzionale operativo sinteticamente indicato di seguito:

- coordinamento dei procedimenti di pianificazione, programmazione e progettazione, nei limiti delle competenze assegnate;
- istruttoria tecnico-amministrativa dei progetti e delle perizie inviate dagli Uffici periferici, nei limiti delle competenze assegnate;
- attività di controllo e monitoraggio dei lavori;
- attività di coordinamento e controllo delle strutture periferiche.

Le tabelle seguenti sintetizzano la situazione dei lavori in corso per nuove costruzioni al 31 Dicembre 2008; i dati vengono messi a confronto con quelli al 31 Dicembre 2007:

**Tabella 3.5:** Lavori in corso per nuove costruzioni

	Lavori in corso		Lavori avviati		Lavori ultimati	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Nord	47	51	5	11	12	14
Centro	37	33	5	3	4	9
Sud	71	60	24	22	7	22
<b>Totale</b>	<b>155</b>	<b>144</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	<b>23</b>	<b>45</b>

Fonte: Bilancio di esercizio di Anas S.p.A. e Bilancio consolidato di Anas S.p.A. al 31 Dicembre 2008

**Tabella 3.6:** Lavori in corso per nuove costruzioni

	Lavori in corso		Lavori avviati		Lavori ultimati	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Strade Statali	138	130	27	31	21	41
Autostrade	17	14	7	5	2	4
<b>Totale</b>	<b>155</b>	<b>144</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	<b>23</b>	<b>45</b>

Fonte: Bilancio di esercizio di Anas S.p.A. e Bilancio consolidato di Anas S.p.A. al 31 Dicembre 2008



## Il Monitoraggio

Il monitoraggio sullo stato dei lavori viene realizzato mediante il ricorso ad un sistema diretto e ad un sistema indiretto. Anas, attraverso visite ispettive, effettua il controllo diretto per:

- Analizzare l'andamento delle attività degli uffici periferici, da cui dipendono i vari uffici di direzione lavori a cui è demandata per legge, oltre che per disposizioni presidenziali, il controllo e la gestione organizzativa delle nuove opere;
- Verificare, con sopralluoghi sui cantieri, le opere stradali nel caso in cui emergano particolari problematiche realizzative.

Il controllo indiretto viene realizzato attraverso il sistema informativo lavori (SIL) che permette di individuare le criticità dei lavori.

Per quanto riguarda, invece, il monitoraggio ambientale, esso permette di quantificare l'impatto che la costruzione di un'infrastruttura genera sull'ambiente attraverso una serie di rilevazioni periodiche effettuate su parametri biologici, chimici e fisici. Nella maggioranza dei casi l'onere dello svolgimento del monitoraggio ambientale è affidato al soggetto esecutore dei lavori (Contraente Generale/Impresa). Le componenti ambientali oggetto del monitoraggio variano in dipendenza da quanto emerso dallo Studio di Impatto Ambientale, ma sono sostanzialmente incentrati sugli impatti dei lavori sulle matrici ambientali:

- atmosfera;
- ambiente idrico superficiale;
- ambiente idrico sotterraneo;
- suolo;
- vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi;
- paesaggio;
- rumore;
- vibrazioni.

Al 31 dicembre 2008, i principali progetti per i quali era attivo il monitoraggio ambientale (*ante operam/in itinere/post operam*) erano i seguenti:



- Autostrada A3 SA-RC dal km 53+800 (sv. di Sicignano incluso) al km 82+300 (sv. di Atena Lucana escluso) - Macrolotto 1;
- Autostrada A3 SA-RC dal km 108+800 (Viadotto Calore) al km 139+000 (sv. di Lauria Nord incluso) - Macrolotto 2;
- Autostrada A3 SA-RC dal km 286+000 (sv. di Altilia Grimaldi escluso) al km 304+200 (sv. di Falerna incluso) - Macrolotto 4b;
- Autostrada A3 SA-RC dal km 393+000 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (svincolo di Scilla escluso) - Macrolotto 5;
- Autostrada A3 SA-RC dal km 423+300 (svincolo di Scilla incluso) al km 442+900 - Macrolotto 6;
- Accessibilità Valtellina: SS38 dello Stelvio - Variante di Morbegno - 1° lotto, stralcio 1 dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio;
- Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19. Adeguamento a 4 corsie della SS 640 "di Porto Emedocle" nel tratto dal km 9+800 al km 44+400;
- Variante esterna alla città di Lecce dall'innesto SS 613 all'innesto alla SS 16 Completamento funzionale con adeguamento a sezione III CNR;
- SS 106 Jonica - cat. B tratto Palizzi-Caulonia Lotti 6°-7°-8° compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica;
- SS 106 Jonica - cat. B dallo svincolo di Squillace allo svincolo di Simeri Crichi e lavori di prolungamento della SS 280 dei Due Mari.

Il monitoraggio ambientale nella fase di esecuzione è previsto solo per le grandi opere soggette alla procedura Valutazione di Impatto Ambientale nazionale. Anas riceve i dati sulle criticità rilevate che sono oggetto di analisi.

È attualmente in atto uno studio pilota su sistemi di monitoraggio ambientale. Lo studio pilota ha la finalità di standardizzare le procedure Anas, monitorare nel tempo i cambiamenti del territorio in tutte le sue componenti e creare un archivio storico di dati che possa consentire di documentare lo stato dell'ambiente.

Si auspica, inoltre, come obiettivo per il prossimo esercizio, per ottimizzare il processo di verifica ed esame della compatibilità ambientale, la piena attivazione del monitoraggio ambientale sia in fase di realizzazione delle opere sia durante le prime fasi di esercizio e la sua estensione a tutte le opere anche in associazione a Sistemi di Gestione Ambientale.

Anas intende investire nei prossimi anni nel potenziamento della banca dati



del Sistema di Monitoraggio Ambientale, da realizzarsi in sinergia con il Ministero dell'Ambiente, per migliorare la gestione del territorio ed allargare il proprio patrimonio conoscitivo, rendendolo disponibile e condiviso da tutti gli operatori che, a vario titolo, concorrono a coniugare uno sviluppo sostenibile con le trasformazioni territoriali. A tal fine Anas si ripropone di creare, sul sito internet aziendale, una finestra aperta al grande pubblico che riporti, in maniera comprensibile, i dati e le performance relativi all'avanzamento dei progetti, prima, e dei lavori, dopo, e gli impatti degli stessi sull'ambiente.

In chiave evolutiva, cercando cioè di interpretare l'accesso non come un mero strumento di informazione (pur importante in sé) ma come il presupposto per promuovere una partecipazione del cittadino consapevole e informata, in grado di:

- contribuire a migliorare il processo decisionale a rilevanza ambientale;
- contribuire a modificare il modello di organizzazione di tale processo e della cultura del ceto dirigente amministrativo e politico.

L'obiettivo è quello di favorire il processo di progressivo riconoscimento del diritto dei cittadini all'informazione ambientale, che oltre a costituire un elemento di democrazia, rappresenta un forte fattore di miglioramento dei processi di assunzione delle decisioni pubbliche e, più in generale, dell'agire della Pubblica amministrazione.

## L'uso responsabile delle risorse

I consumi di materie prime derivanti dall'attività di Anas sono principalmente di due tipi:

- diretti, ossia prodotti dall'ordinaria gestione delle strutture aziendali e dalle attività associate alla gestione di strade e autostrade;
- indiretti, ossia determinati dalle attività degli enti appaltatori.

In questo bilancio sono stati presi in considerazione solamente i consumi



diretti ed, in particolare, i flussi ritenuti più significativi. Essi comprendono:

- il conglomerato bituminoso utilizzato per il rifacimento delle pavimentazioni e per interventi di potenziamento della rete;
- i sali fondenti utilizzati nelle operazioni di manutenzione invernale;
- l'energia elettrica consumata per gli uffici e per l'illuminazione delle strade;
- l'acqua consumata per uso residenziale e nei posti di manutenzione lungo le strade;
- la carta utilizzata per le attività d'ufficio.

Per quanto riguarda i consumi indiretti, è intenzione di Anas dotarsi di un set organico di obiettivi a medio/lungo termine con particolare riferimento alla stipula di protocolli con le imprese esecutrici al fine di ottenere i dati sui consumi degli appaltatori.

### *Nota metodologica*

G.R.I.\G3>3.9

Per la definizione dei dati quantitativi relativi agli aspetti ambientali associati all'attività di Anas, è stato spesso necessario ricorrere a modalità di quantificazione indiretta, ad esempio calcolando i consumi di acqua, energia e materiali di consumo a partire dai costi di acquisto. Le modalità di quantificazione dei diversi dati di attività sono specificate nei relativi paragrafi.

È stato rilevato che la bassa reperibilità è principalmente dovuta alla difficoltà di dover quantificare dati fisici in una realtà caratterizzata da un forte decentramento e dalla presenza di un numero elevatissimo di sedi periferiche. In futuro si prevede di predisporre un sistema di raccolta e gestione dei dati quantitativi di attività che, attraverso il fattivo coinvolgimento dei Compartimenti e degli Uffici Speciali nel processo di raccolta ed elaborazione dei dati, consenta di raggiungere un maggior livello di accuratezza nella rappresentazione degli stessi.

## Le materie prime

### *Conglomerato bituminoso*

G.R.I.\G3>EN1

Il conglomerato bituminoso è una miscela di inerti e bitume che viene

utilizzata per il rifacimento delle pavimentazioni e per interventi di potenziamento della rete.

Sono state prese in considerazione le seguenti tipologie di prodotto:

- conglomerato a caldo;
- conglomerato a freddo.

Nell'impossibilità di identificare puntualmente le quantità di conglomerato bituminoso consumate nell'ultimo biennio, si è deciso di riportare nel bilancio le quantità acquistate.

Tali quantità sono riportate nella tabella seguente.

**Tabella 3.7:** Consumi di conglomerato bituminoso

	2008		2007	
	ton*	euro	ton*	euro
Consumo conglomerato **	2.632	432.872,16	3.232	357.192,68

\* Dati calcolati in base alle spese annue rapportate ai rispettivi costi unitari.

\*\* Per quanto riguarda il conglomerato a caldo, esso viene solitamente acquistato sfuso. Il conglomerato a freddo, invece, viene solitamente acquistato in sacchi da 25kg. Fonte: Bilancio di esercizio di Anas S.p.A. e Bilancio consolidato di Anas al 31 Dicembre 2008

### Sali fondenti

I sali fondenti (cloruro di sodio) vengono utilizzati nelle operazioni di manutenzione invernale al fine di prevenire la formazione di ghiaccio sulla sede stradale. L'utilizzo annuo di queste sostanze dipende, ovviamente, dalle condizioni climatiche e atmosferiche.

G.R.I.\G3>EN1

Nell'impossibilità di identificare puntualmente le quantità di sali fondenti consumati nell'ultimo biennio, si è deciso di riportare nel bilancio le quantità acquistate.

Tali quantità sono riportate nella tabella seguente.

**Tabella 3.8:** Consumi di sali fondenti

	2008		2007	
	ton*	euro	ton*	euro
Consumo di sali fondenti **	35.268	2.416.244	29.396	1.952.308

\* Dati calcolati in base alle spese annue rapportate ai rispettivi costi unitari.

\*\* Il cloruro di sodio (sale marino o salgemma) viene acquistato sfuso o in sacchi da 25kg.





## L'energia

G.R.I.\G3>EN3 Per i consumi di energia sono stati presi in considerazione i flussi ritenuti più significativi. Essi comprendono:

- energia elettrica consumata per l'illuminazione delle strade e delle gallerie (KWh);
- energia elettrica consumata per gli uffici (MWh);
- energia consumata per il riscaldamento (es. Consumo di metano e/o gasolio).

I consumi di energia del biennio 2007-2008 sono riportati nella tabella seguente.

**Tabella 3.9:** Consumi di energia

Importi in €	2008	2007
Illuminazione delle strade (MWh)	307.000	288.000
Uffici (MWh) *	16.000	15.700

\* Il dato stimato comprende oltre alle sedi tutte le utenze ricadenti nel centro di costo relativo agli immobili (circa 800)

Nell'impossibilità di identificare puntualmente le quantità di energia consumata per il riscaldamento delle sedi nell'ultimo biennio, si è deciso di riportare nel bilancio le spese relative, riportate nella tabella seguente.

**Tabella 3.10:** Spese per riscaldamento

Importi in €	2008	2007
Spese per consumi per riscaldamento edifici Anas	857.409	519.196

L'Energy Manager presenta annualmente un piano di attività che comprende tutti gli interventi da realizzare, presso la Direzione Generale o le sedi territoriali, ai fini dell'efficientamento degli impianti o dell'autoproduzione di energia elettrica.

In particolare nell'ambito della valorizzazione degli asset aziendali e del contenimento dei costi e consumi energetici, Anas sta valutando la possibilità di utilizzare i terreni di proprietà e le superfici disponibili sopra le gallerie artificiali per procedere all'istallazione di impianti fotovoltaici.

Tra le attività avviate nel corso del 2008, con completamento previsto nel 2009, si segnala l'esecuzione di un progetto di sperimentazione realizzato all'interno del compartimento pilota di Genova. Il progetto riguarda l'effettuazione di misure puntuali, effettuate secondo un protocollo che ne



garantisce l'oggettiva affidabilità, relative al contributo all'efficientamento energetico fornito dai regolatori di flusso luminoso. Sono comprese nel perimetro del progetto, le misurazioni di due gallerie di nuova generazione in esercizio (la galleria San Niccolò, presso Vado Ligure, e la galleria Marinasco presso La Spezia) e al progetto definitivo di due gallerie di cui è prevista la realizzazione. Il progetto, affidato tramite procedura ad evidenza pubblica, è stato completato nel 2009, con l'indicazione del risparmio atteso in relazione all'installazione e all'uso ottimale dei regolatori di flusso. Nel corso del 2009 sono iniziate le installazioni di impianti di produzione di energia mediante fotovoltaico nelle sedi di Ancona e Cesano (Roma).

Sono inoltre in corso di avvio investimenti relativi alle seguenti linee di progetto: G.R.I.\G3>EN7

- regolatori di flusso in galleria e per illuminazione esterna;
- pannelli fotovoltaici su gallerie artificiali Anas;
- pannelli fotovoltaici su sedi Anas;
- proiettori luminosi con tecnologia a LED a basso consumo per installazioni in galleria.

## L'acqua

L'utilizzo dell'acqua nell'attività di Anas riguarda principalmente i seguenti usi:

- utilizzo residenziale delle sedi;
- utilizzo nei posti di manutenzione lungo le strade.

## I materiali di consumo – la carta

La carta rappresenta per Anas il principale materiale di consumo per le attività di ufficio delle diverse sedi sparse sul territorio.

Sono state prese in considerazione le seguenti tipologie di prodotto:

- risme carta da 500 fogli per fotocopie f.to A/4;
- risme carta da 500 fogli per fotocopie f.to A/3;



- rotoli carta per plotter h.42 Gr.90;
- rotoli carta per plotter h.61 Gr.90;
- rotoli carta per plotter h.92 Gr.90.

Nell'impossibilità di identificare puntualmente le quantità di carta effettivamente consumate nell'ultimo biennio, si è deciso di riportare nel bilancio le quantità acquistate.

Tali quantità sono riportate nella tabella seguente.

**Tabella 3.11:** Consumi di carta

	2008		2007	
	ton*	euro	ton*	euro
Consumo di carta **	164	154.566	167	128.785

\* Dati calcolati in base alle spese annue rapportate ai rispettivi costi unitari.

\*\* Peso risme carta da 500 fogli per fotocopie f.to A/4: KG.2 +/- 5%; Peso risme carta da 500 fogli per fotocopie f.to A/3: KG.4 +/- 5%; Peso rotoli carta per plotter h.42 Gr.90: 2 KG +/- 5%; Peso rotoli carta per plotter h.61 Gr.90: 3 KG +/- 5%; Peso rotoli carta per plotter h.92 Gr.90: 5,5 KG +/- 5%.

È da sottolineare come sia in corso una fase di test per l'utilizzo di carta a basso impatto ambientale. Il test è finalizzato a rilevare eventuali problematiche nell'utilizzo delle apparecchiature (fotocopiatrici, stampanti, fax, ecc).

### *In sperimentazione*

G.R.I.\G3>EN26

Nell'ambito delle iniziative finalizzate all'efficientamento ed ottimizzazione dei processi riguardanti le acquisizioni di beni e servizi nonché alla diffusione di comportamenti e soluzioni ecocompatibili, si è proceduto a sperimentare la prima gara informale interamente gestita in modalità telematica attraverso il Portale Acquisti (paperless), sulle linee guida tracciate dal Codice dell'Amministrazione Digitale (D.Lgs 7 marzo 2005, n.82), utilizzando lo strumento della firma digitale a garanzia dell'autenticità ed integrità dei documenti presentati esclusivamente in formato elettronico, con conseguente eliminazione del flusso cartaceo e riduzione dei tempi.

Valutata positivamente questa prima esperienza si è avviata un'attività ricognitiva sui fornitori abilitati, riscontrando una diffusione dello strumento della firma digitale pari a circa il 30% del campione coinvolto (oltre 2.200 soggetti).

La diffusione delle gare telematiche garantisce una significativa riduzione degli impatti ambientali associati alle stesse, con una riduzione del consumo di carta e dell'energia necessaria per la movimentazione dei documenti.



## I trasporti e la logistica

Il parco macchine di Anas comprende:

- autovetture;
- mezzi speciali (es. mezzi spargisale e spazzaneve).

Nel dettaglio, per il biennio 2007-2008, si veda la tabella seguente.

Anas adotta una politica di gestione della flotta aziendale che prevede, al raggiungimento di chilometraggi sufficientemente contenuti, la sostituzione delle autovetture di servizio (in modo da disporre sempre di automezzi efficienti, sicuri e poco inquinanti), attuando, inoltre, la conversione da alimentazione a benzina ad alimentazione diesel (per contenere i consumi a parità di percorrenza effettuata).

G.R.I.\G3>EN29

**Tabella 3.12:** Flotta aziendale

	2008				2007			
	Metano	Benzina	Diesel	Totale	Metano	Benzina	Diesel	Totale
<b>Autovetture</b>	0	66	435	<b>501</b>	0	373	407	<b>780</b>
<b>Motoscooter</b>	0	14	0	<b>14</b>	0	14	0	<b>14</b>
<b>Mezzi speciali</b>								
Autocarri	0	0	784	<b>784</b>	0	0	831	<b>831</b>
Autofurgoncini	0	352	361	<b>713</b>	0	765	360	<b>1125</b>
Autofurgoni	0	0	56	<b>56</b>	0	0	56	<b>56</b>
Automezzi portattrezzi	0	0	6	<b>6</b>	0	0	6	<b>6</b>
Autopromiscui	6	0	647	<b>653</b>	6	0	662	<b>668</b>
Autosoccorso	0	0	59	<b>59</b>	0	0	59	<b>59</b>
Autospazzatrici	0	0	35	<b>35</b>	0	0	35	<b>35</b>
Carrelli elevatori	0	0	44	<b>44</b>	0	0	48	<b>48</b>
Frese frontali	0	0	128	<b>128</b>	0	0	128	<b>128</b>
Pale caricatrici	0	0	161	<b>161</b>	0	0	169	<b>169</b>
Pullman	0	0	2	<b>2</b>	0	0	2	<b>2</b>
Trattori	0	0	207	<b>207</b>	0	0	213	<b>213</b>
<b>Totale</b>	<b>6</b>	<b>432</b>	<b>2925</b>	<b>3363</b>	<b>6</b>	<b>1152</b>	<b>2976</b>	<b>4134</b>

Nota: il parco auto su esposto comprende sia gli automezzi di proprietà sia gli automezzi a noleggio a lungo termine



## Le emissioni ambientali

### Le emissioni climalteranti

L'attività umana influenza in modo sia diretto sia indiretto le condizioni climatiche del nostro pianeta. Fenomeni come il surriscaldamento globale dovuto all'effetto serra, El Niño, la crescita della temperatura ai Poli o l'aumento di salinità dei terreni sono strettamente interrelati, come ormai riconosce l'intera comunità scientifica mondiale.

In particolare, il progressivo surriscaldamento dell'atmosfera terrestre in atto dalla fine del XIX secolo ad oggi è causa, a detta della maggioranza degli scienziati, di un mutamento climatico con effetti su scala mondiale, noto come “*Global Climate Change*” o “Cambiamento Climatico Globale”.

I gas serra, o gas climalteranti, sono responsabili dell'incremento antropogenico dell'effetto serra e dei potenziali cambiamenti climatici da questo derivanti. Tra questi si ricordano: il biossido di carbonio ( $\text{CO}_2$ ), il metano ( $\text{CH}_4$ ), il protossido di azoto ( $\text{N}_2\text{O}$ ), i composti alogenati (PFC), gli alofluorocarburi (HFC) e l'esaffluoruro di zolfo ( $\text{SF}_6$ ). I gas climalteranti vengono immessi in atmosfera soprattutto a causa di processi di combustione e, in particolare, dell'utilizzo di combustibili fossili.

Le emissioni climalteranti vengono convenzionalmente misurate in tonnellate di  $\text{CO}_2$  equivalenti, le quantità degli altri gas emesse sono trasformate in questa unità di misura attraverso l'applicazione di appositi fattori di conversione che considerano il diverso potere serra di tali sostanze.

Le attività di Anas che danno luogo ad emissioni in atmosfera possono essere classificate, con riferimento ai principali protocolli internazionali per la predisposizione di inventari dei gas serra (*World Business Council for Sustainable Development GHG Protocol/World Resources Institute, ISO 14064*) come:

- dirette (di scopo 1), originate dall'utilizzo della flotta aziendale e dalle attività di riscaldamento degli edifici;
- indirette (di scopo 2), determinate dall'utilizzo dell'energia elettrica e del calore acquistato da terzi;
- indirette (di scopo 3), altre emissioni afferenti ad attività non controllate direttamente da Anas.

Nel quadro dei futuri sviluppi del Bilancio di Sostenibilità di Anas, ci si propone di realizzare una valutazione delle emissioni climalteranti associate all'attività svolta attraverso un inventario delle emissioni di gas serra che possa costituire un riferimento per la definizione di uno scenario emissivo, a partire dal quale valutare l'efficacia delle attività di contenimento delle emissioni messe in atto.

## I rifiuti

La produzione di rifiuti conseguente alle attività svolte da Anas comprende le seguenti tipologie:

- produzione di rifiuti determinata dalla propria operatività. Sono principalmente prodotti dall'ordinaria gestione delle strutture aziendali e dalle attività associate alla gestione di strade e autostrade. Essi ricomprendono:
  - a. i rifiuti prodotti nell'ambito delle attività di ufficio, le cui principali tipologie sono:
    - i. toner, cartucce per stampanti laser, cartucce per stampanti a getto d'inchiostro, nastri per stampanti ad impatto esausti etc,
    - ii. lampade al neon, lampade a risparmio energetico,
    - iii. rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche obsolete o RAEE (computer, stampanti, fotocopiatrici, centralini telefonici, monitor, video etc.),
    - iv. filtri provenienti da impianti di condizionamento e fancoil,
    - v. pile ed accumulatori (batterie alcaline, batterie da cellulari, ecc.),
    - vi. carta e archivi cartacei,





- b. residui della pulizia stradale, rottami di ferro e cemento;
- produzione di rifiuti determinata dalle attività degli enti appaltatori. Sono direttamente associati alla principale funzione del Gruppo quale stazione appaltante per la costruzione e la manutenzione di strade e autostrade in gestione diretta.

Per quanto riguarda lo smaltimento, rifiuti vengono prelevati periodicamente da ditte specializzate, che si occupano del loro smaltimento o recupero.

Un tema rilevante per l'Anas è quello dei contenziosi derivanti dall'abbandono dei rifiuti lungo le pertinenze stradali. L'interpretazione della legislazione vigente in merito alla responsabilità di tali atti risulta non univoca poiché, sebbene si tratti di rifiuti lasciati da ignoti lungo le pertinenze stradali, e sebbene Anas sia identificata nel Codice della Strada come organo accertatore delle violazioni, il Testo Unico in materia di Ambiente attribuisce i comportamenti dolosi per abbandono di rifiuti in modo generico all'Ente gestore.

### *Le sedi di Roma*

Il 16 giugno 2008 è stato stipulato il primo contratto per il servizio di raccolta, trasporto e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi, a norma del D.lgs 05/02/1997, n° 22 relativamente agli identificativi cod. C.E.R. 08.03.18 (toner per stampa esauriti, cartucce *laser ink jet*) C.E.R. 16.02.16 (componenti rimossi da apparecchiature), C.E.R. 20.01.21 (lampade al neon). Le sedi di via Monzambano, via Pianciani e via Marsala sono state dotate di contenitori per i toner esauriti, che mensilmente vengono svuotati e portati a smaltimento dagli addetti della società incaricata. Occasionalmente si smaltiscono macchinari di diversa natura.

A partire dal 2009, presso la Direzione Generale sarà posizionato un container per la raccolta differenziata della carta, svuotato settimanalmente da una società incaricata.

Presso la sede di via Marsala la raccolta differenziata e lo smaltimento viene effettuato dalla società addetta alle pulizie, incaricata da Grandi Stazioni. Presso la sede di via Pianciani la raccolta di carta viene smaltita nei cassonetti per la raccolta differenziata posti su strada.



## L'inquinamento acustico

Anas pone particolare attenzione alla minimizzazione degli impatti del traffico in termini di emissione sonora, attenzione che si esplica attraverso l'adozione di barriere fonoassorbenti e pavimentazioni drenanti, con funzione fonoassorbente, nelle tratte di attraversamento di territori fortemente antropizzati.

In ottemperanza agli obblighi legislativi sanciti dal D.M. 29 novembre 2000 è stato predisposto e trasmesso agli organi competenti il piano stralcio 2009-2011, relativo alle attività di pianificazione degli interventi di contenimento ed abbattimento rumore e destinato ad essere sostituito nel 2011 dal piano definitivo.

Il piano stralcio si riferisce agli assi stradali con flussi maggiori di 4 milioni di veicoli/anno e prevede il risanamento di una serie di aree critiche nel triennio 2009-2011. Tale piano stralcio deve essere tuttora approvato dagli Enti preposti al controllo.

A seguire si riporta una sintesi delle attività previste dal piano stralcio 2009-2011, distinte per regione. Le attività prevedono, sostanzialmente, la realizzazione di pavimentazione stradale anti-rumore. Gli stanziamenti previsti si aggirano sui 12 milioni di euro l'anno.

**Tabella 3.13:** Interventi di risanamento acustico previsti per gli anni 2009 - 2010 - 2011

Regione	2009		2010		2011	
	Estensione (m)	Costo (€)	Estensione (m)	Costo (€)	Estensione (m)	Costo (€)
Abruzzo	2.100	896.112	4.900	628.607	2.800	459.612
Basilicata	500	34.338				
Calabria	6.045	1.304.478	5.306	1.309.232	6.260	968.535
Campania	4.900	887.443	10.400	1.786.470	6.150	710.325
Emilia Romagna	4.100	782.894	3.800	896.129	4.392	836.904
Friuli Venezia Giulia	700	109.032				
Lazio	3.400	1.070.268	1.960	946.831	1.771	892.792
Lombardia	4.200	783.040	8.500	810.952	3.200	873.894
Marche	1.100	444.864	2.920	434.440	2.620	457.056
Molise	1.850	410.256	1.300	288.288	900	155.485
Piemonte	6.500	885.927	2.728	1.132.011		
Puglia	2.500	282.545	2.100	773.514	2.600	452.105
Sardegna			900	1.203.000		
Sicilia	6.800	1.554.790	3.950	1.206.633	5.876	890.185
Toscana	1.800	585.900	3.000	652.764	4.500	650.067
Umbria	1.500	567.000	1.400	523.908	1.700	592.620
Veneto	1.300	518.700	5.300	1.427.811	5.975	1.431.546
<b>Totale</b>	<b>49.295</b>	<b>11.117.587</b>	<b>58.464</b>	<b>14.020.591</b>	<b>48.744</b>	<b>9.371.127</b>



## Le Attività di ricerca

Anas, in qualità di gestore primario della rete nazionale, è chiamato a fronteggiare problematiche sempre crescenti e sempre più sfidanti in termini di efficienza costruttiva, strategie manutentive, sicurezza, riduzione degli impatti ambientali, diminuzione degli oneri economici a fronte di un incremento dei costi generali di costruzione e manutenzione delle infrastrutture e delle materie prime necessarie.

Il perseguimento di questi obiettivi richiede l'individuazione di tecniche e tecnologie innovative in numerosi campi del settore dei trasporti, innovazione che non può prescindere da investimenti nella ricerca, strumento essenziale di sviluppo strategico.

Le attività di ricerca e sviluppo di Anas sono gestite dall'Unità Organizzativa Ricerca e Innovazione, istituita nel 2005.

G.R.I.\G3>4.12, 4.13

L'ambito di azione di Anas nello studio e ricerca di soluzioni all'avanguardia va consolidando sempre più grazie all'operato decennale del Centro Sperimentale Stradale (CSS) di Cesano. Il CSS collabora attivamente con il mondo accademico ed è membro attivo del gruppo di lavoro delle commissioni istituzionali di CNR, UNI, OCSE, AIPCR, SITEB.

Gli obiettivi sono quelli di ricercare soluzioni avanzate al minimo costo globale (esecuzione e mantenimento), di indicare soluzioni ottimali nei diversi settori delle nuove costruzioni e dell'esercizio, che favoriscano un crescente livello di sicurezza delle infrastrutture, anche attraverso la messa a punto di linee guida e normative, recuperando presenza nei tavoli decisionali e così riconfermando, per Anas, un proprio ruolo di leadership.

G.R.I.\G3>EN26

In tema di protezione dell'ambiente, Anas sta portando avanti una profonda revisione dei metodi di valutazione dello stato in essere, dei progetti e delle esecuzioni delle pavimentazioni con criteri prestazionali, per ottenere pavimentazioni efficienti e durevoli con il minimo costo globale; il

tutto basato sul reimpiego dei materiali esistenti e sull'uso anche di quelli marginali che riducano il consumo di inerti pregiati. Sono state definite e sottoposte all'approvazione del Consiglio di Amministrazione le linee guida per il progetto degli interventi di ripristino, che si prefiggono lo scopo di orientare le scelte progettuali in materia, e le nuove Norme Tecniche (prestazionali) che forniscono i criteri di esecuzione e di controllo sui materiali utilizzati e sui lavori.

Di notevole interesse anche le attività di ricerca nel campo della telematica applicata alla mobilità per lo sviluppo di soluzioni orientate allo scambio cooperativo di informazioni tra veicolo ed infrastruttura stradale. Negli ultimi anni, a partire dal 2003, Anas ha investito molto su queste tematiche. Particolarmente mirati sono stati i progetti per il miglioramento della sicurezza stradale in caso di nebbia, che in Italia rappresenta un frequente e serio pericolo per la circolazione, e quelli per una più organica e corretta gestione della manutenzione invernale. Sono stati realizzati i progetti "Infonebbia"<sup>2</sup> e "SiPass", finalizzati allo sviluppo di soluzioni volte ad innalzare gli standard di sicurezza stradale e di tecnologie per il pedaggiamento in modalità *free flow*. I progetti, sviluppati in collaborazione con il Centro Ricerche Fiat, hanno raggiunto gli obiettivi prefissati ed hanno generato proprietà intellettuale protetta da brevetti internazionali, di proprietà Anas, nell'ottica di una possibile commercializzazione. Il progetto "CANVAS" (Commercializzazione Anas *Value Added Services*) intende valorizzare su scala commerciale, attraverso l'introduzione sul mercato di servizi a valore aggiunto nel settore dell'infomobilità, i risultati prodotti ed in considerazione delle possibili applicazioni previste sui veicoli del Gruppo Fiat sono state avviate le azioni necessarie per la eventuale formalizzazione di un accordo che preveda l'impegno congiunto di Anas e Fiat nello sviluppo di prodotti in sinergia con i servizi erogati dai sistemi telematici previsti sui veicoli Fiat integrati alle tecnologie di esazione del pedaggio.

La funzione Ricerca e Innovazione fornisce, inoltre, il proprio contributo specialistico alle attività formative svolte in Anas. Pur avendo concentrato, ad oggi, la propria attenzione principalmente sugli aspetti di salute e sicurezza dei lavoratori, è viva l'intenzione di avviare attività di formazione inerente gli aspetti ambientali.

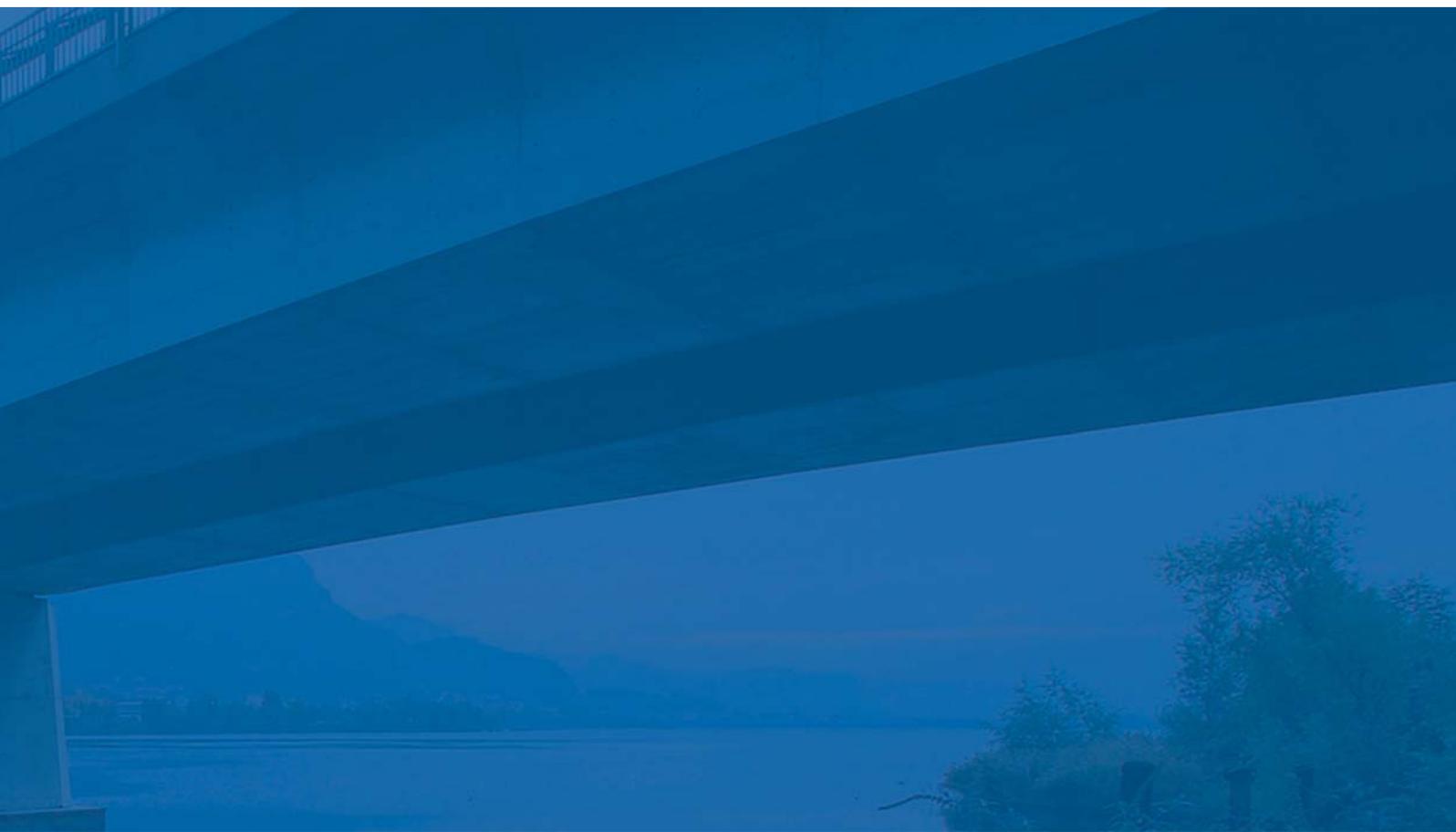
<sup>2</sup> Il progetto prevede, fra l'altro, lo sviluppo di nuove tecnologie come guide luminose e sensori/servizi on board di informazione per i guidatori.



4.



LA R



# RELAZIONE SOCIALE

## CAPITOLO 4



## Il dialogo con gli *stakeholder*

G.R.I.\G3>4.15, 4.16

La responsabilità sociale d'impresa si declina nell'integrazione di preoccupazioni di natura etica all'interno della visione strategica d'impresa: è una manifestazione della volontà delle grandi, piccole e medie imprese di gestire in maniera efficace le problematiche d'impatto sociale ed etico al loro interno e nel rapporto con le parti interessate.

Un'impresa responsabile ha come paradigma di sviluppo non solo la creazione di valore per l'azionista, ma un concetto di creazione di valore più ampio diretto, in particolare, per tutti i portatori di interesse (*stakeholder*) dell'Impresa stessa.

Gli *stakeholder* permettono all'azienda di perdurare nel tempo e richiedono all'organizzazione un continuo coinvolgimento nel riconoscimento e nella soddisfazione delle proprie esigenze.

Anas identifica e seleziona i propri *stakeholder* sulla base della consapevolezza del proprio ruolo sociale stabilendo con essi rapporti improntati sulla fiducia, sul consenso e sulla stabilità.

Appare evidente come le attività di Anas debbano necessariamente essere guidate dalle necessità dell'universalità degli *stakeholder* di interesse con cui essa si trova ad operare, non solo per rispettare il proprio compito istituzionale, ma anche per garantire uno sviluppo sostenibile a valere nel tempo.

Nella tabella seguente sono descritte le principali azioni di ascolto, di coinvolgimento e di impegno prese da Anas nei confronti di tutte le categorie di *stakeholder*.



## Le linee programmatiche di gestione e l'influenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)

Il MIT definisce e sovrintende alla programmazione degli interventi infrastrutturali di lungo periodo attraverso il piano degli investimenti (programma degli investimenti 2003-2012); nel Contratto di Programma, al contrario, sono elencate le attività/prestazioni da garantire nel breve periodo, nelle more dell'approvazione del nuovo Piano Economico Finanziario, nonché della sottoscrizione della Convenzione Unica di cui all'art. 1, comma 1018 della legge 296 del 2006.

Nelle fasi di definizione ed approvazione del Contratto di Programma il dialogo tra il MIT e l'Anas è volto alla identificazione, nell'ambito del rapporto concessorio, delle priorità degli interventi infrastrutturali da realizzare, oltre alla quantificazione dei finanziamenti necessari per la realizzazione dei progetti. Il tavolo negoziale tra Anas e il MIT rappresenta anche il momento in cui sono esplicitate e ponderate le indicazioni e le istanze provenienti dagli utenti della strada e dagli Enti Locali.

Il MIT, attraverso la Direzione Generale per le Infrastrutture, espleta altresì le funzioni di amministrazione vigilante sullo stato di avanzamento degli interventi gestiti da Anas; nello specifico i rapporti con Anas si sostanziano in incontri, scambi epistolari ed e-mail.

Con la trasformazione di Anas in Società per Azioni, fu strutturato un sistema di qualità con la definizione di una serie di indicatori di *performance* tesi a monitorare le attività delegate ad Anas. Tali indicatori erano correlati al presupposto che la società fosse dotata di autonomia finanziaria. Gli indicatori inizialmente ipotizzati sono divenuti non appropriati per la misurazione delle *performance* dell'Azienda che svolge attività sostanzialmente in misura equivalente ai finanziamenti ricevuti dallo Stato. Una Commissione paritetica Anas-MIT sta condividendo nuovi indicatori di efficienza, a cui dovrebbero conformarsi sia le attività dell'Anas che la vigilanza del MIT.

Nelle more dell'approvazione del nuovo sistema di misurazione delle *performance*, l'attività di vigilanza del Ministero nei confronti dell'Anas si basa sulla pubblicazione di una reportistica in cui si condividono con la conces-





sionaria tutti i fattori degni di attenzione. Ad esempio nel corso del 2008 è stata dedicata particolare attenzione al tema della sicurezza. Tale focus ha trovato riscontro con la pubblicazione da parte del Ministro di una nuova direttiva sulla sicurezza e con la destinazione di gran parte dei finanziamenti previsti nel Contratto di Programma alla manutenzione delle rete viaria.

Il MIT promuove la responsabilità di Anas in termini di sviluppo sostenibile svolgendo un'attività di valutazione preventiva e consuntiva degli impatti economici, sociali ed ambientali delle opere. In particolare, l'ultimo programma decennale delle infrastrutture prevede specifiche analisi procedurali, finanziarie, ambientali e socio-economiche per i Grandi Progetti, che secondo le prescrizioni comunitarie dovrebbero "migliorare e creare le condizioni di contesto per lo sviluppo imprenditoriale e la localizzazione delle nuove iniziative, aumentare la competitività e la produttività strutturale dei sistemi economici territoriali mediante obiettivi che assicurino la sostenibilità ambientale, promuovere la riduzione degli impatti e rispettare la capacità di carico dell'ambiente e del territorio in generale".

Il MIT in tal senso effettua un'analisi di coerenza dei diversi progetti con gli obiettivi delle politiche comunitarie, e a sua volta, la Commissione Europea, svolge specifici controlli sulla corretta applicazione negli Stati membri dell'UE delle Direttive del Consiglio Europeo e delle *policy* emanate sul tema della programmazione trasportistica.

## I finanziatori

G.R.I.\G3>EC4, S05 I finanziatori di Anas sono principalmente istituzionali ed individuabili nei seguenti soggetti:

- Ministero della Economia e delle Finanze (M.E.F.);
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (M.I.T.);
- Enti Locali;

- Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (C.I.P.E.);
- Unione Europea (U.E.).

I principali atti e leggi che regolano l'attività di Anas sono:

- il Contratto di Programma;
- le Delibere CIPE;
- gli Accordi di Programma Quadro (A.P.Q.);
- i Quadri Strategici Nazionali (Q.S.N.), ex Quadri Comunitari di sostegno (Q.C.S.), e i relativi piani attuativi dei Programmi Operativi Regionali (P.O.R.) e dei Programmi Operativi Nazionali (P.O.N.);
- le Convenzioni attive con gli Enti Locali (EE.LL.);
- i Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri;
- i Decreti Ministeriali;
- le Leggi speciali.

Le fonti di finanziamento attribuite ad Anas possono essere suddivise in base alla loro destinazione nelle seguenti tre macro categorie:

- fonti di finanziamento per investimenti (intesi per Nuove Opere e Manutenzione Straordinaria), a loro volta suddivise in fonti libere e vincolate, caratterizzate da specifici vincoli di destinazione a interventi infrastrutturali;
- fonti di finanziamento per le attività di esercizio per lavori di manutenzione ordinaria, spese generali e spese per il personale;
- fonti di finanziamento per lavori su tratte autostradali di competenza delle società concessionarie.

Il finanziamento degli interventi infrastrutturali avviene principalmente con legge finanziaria ma anche delibere CIPE (assegnazioni di contributi su interventi di Legge Obiettivo), con fondi QCS, Convenzioni con Enti Locali, fondi aree sottoutilizzate (FAS), mutui, leggi speciali ed introiti derivanti dall'applicazione del comma 1020 della Legge Finanziaria 2007.

Ogni anno il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze sottoscrive con Anas il Contratto di Programma, che rappresenta l'atto che regola i rapporti tra l'amministrazione concedente e Anas, in ordine agli investimenti per la realizzazione di nuove





opere e la manutenzione ordinaria delle rete stradale di interesse nazionale.

Gli interventi sulle tratte autostradali in concessione sono finanziati principalmente con gli stanziamenti annuali stabiliti dalla legge finanziaria, dalle altre fonti come sopra indicato e, dal 2007, attraverso gli introiti relativi al sovrapprezzo sulle tariffe autostradali applicate dalle società concessionarie, di cui al comma 1020 della Legge Finanziaria 2007.

Il C.I.P.E., nell'ambito delle sue funzioni, alloca le risorse finanziarie a programmi e progetti di sviluppo e di investimento pubblico. In particolare, gli interventi oggetto di approvazione e di finanziamento da parte del C.I.P.E., che impattano in misura significativa sull'operato dell'Anas, possono così riassumersi:

- Programma delle Infrastrutture Strategiche derivanti dalla c.d. “Legge Obiettivo”, nell'ambito del quale il Comitato approva i singoli progetti e assegna le risorse finanziarie;
- piani d'investimento e convenzioni dei principali concessionari pubblici (RFI, Anas, ENAC, ENAV) e privati (autostradali, aeroportuali, ferroviari, idrici e portuali);
- manovre tariffarie, previo parere del N.A.R.S.-Nucleo di consulenza per l'attivazione e regolazione dei servizi di pubblica utilità, dei citati concessionari e le operazioni di partenariato pubblico-privato esaminate dall'U.T.F.P.-Unità tecnica finanza di progetto;
- attuazione del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 ex QCS;
- riparto delle risorse finanziarie del Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS) e dei fondi da questo alimentati che operano nei settori mobilità, politiche sociali, sostegno alle imprese, ricerca, innovazione tecnologica, ambiente, sicurezza ed istruzione.

Evidenziamo di seguito le fonti di finanziamento ricevute da Anas nel 2007 e 2008, attraverso le leggi finanziarie, sotto forma di contributi in conto impianti e corrispettivo di servizio, e gli ulteriori finanziamenti extra finanziaria.

### *Finanziamenti 2007*

La Finanziaria 2007 ha stabilito inizialmente risorse attribuite Anas a titolo di contributo in Conto Impianti per €/milioni 1.120, a cui si ag-



giungono ulteriori €/milioni 23 a titolo di rimborso dei costi anticipati da Anas nel 2006 per il pagamento delle rate dei mutui, accesi in conformità al contratto di programma 2003-2005 per il finanziamento delle opere realizzate dalle società concessionarie. Nelle tabelle successive si rappresenta il dettaglio delle risorse allocate ad Anas secondo il Contratto di Programma (Tabella 4.1) e l'elenco degli interventi previsti nell'allegato A del Contratto di Programma stesso (Tabella 4.2).

**Tabella 4.1:** Finanziaria 2007

Importi in €/milioni	
Finanziaria 2007	Importo
Appaltabilità 2007	1.000
Finanziamento mutui 2007	60
Rimborso mutui 2006	23
<b>Totale Contratto di Programma 2007</b>	<b>1.083</b>
Finanziamento mutui 2006	60
<b>Totale</b>	<b>1.143</b>

**Tabella 4.2:** Finanziamenti 2007

Importi in €/milioni		
Elenco interventi Allegato A - tabella 1 del Contratto di Programma 2007	Importo Progetto	Fabbisogno Anas
Totale Nuove Opere	1.280	572
Contributi	20	20
Manutenzione straordinaria e altri interventi	491	491
<b>Totale Investimenti 2007</b>	<b>1.791</b>	<b>1.083</b>
Restituzioni delle risorse anticipate nel 2006 per mutui società concessionarie	0	60
<b>Totale Finanziaria 2007</b>	<b>1.791</b>	<b>1.143</b>

Nota: il differenziale tra l'importo del fabbisogno Anas e l'importo del progetto è coperto da altre forme di finanziamento o partecipazioni di terzi alle opere

Anas è inoltre obbligata alla prestazione dei servizi di cui all'allegato B del contratto di programma 2007. Le disponibilità del bilancio per l'anno 2007 ammontavano inizialmente a complessivi €/milioni 406,8, di cui 81,8 subordinati all'accertamento delle risorse disponibili di cui all'art. 1, commi 758 e 759 della legge finanziaria 2007 (fondi per l'integrazione del TFR).

Gli importi subordinati al TFR sia del corrispettivo di servizio che dei contributi in conto impianti, sono stati successivamente resi disponibili all'80% dal decreto legislativo 159 del 1 ottobre 2007, che ha modificato l'art. 1.

Con D.P.C.M. dell'11 settembre 2008, si è invece reso disponibile il 97,98% dello stanziamento della Legge Finanziaria 2007 sopra esposto.

Di seguito le modifiche intervenute alla finanziaria 2007:

**Tabella 4.3:** Finanziaria 2007

Importi in €/milioni						
Finanziaria 2007	a	b	c	d	e	f
	Importo iniziale	Importo vincolato art. 1 commi 758 e 759 L. 296/06	Importo residuo non vincolato	Importo disponibile D.L. 159/07	Importo disponibile DPCM 11/09/08	Importo finale disponibile
Appaltabilità 2007	1.000	1.000	0	800	180	980
Finanziamento mutui strade statali 2007	60	60	0	48	11	59
Finanziamento mutui strade statali 2006	60	60	0	48	11	59
<b>Totale contribuito in conto impianti</b>	<b>1.120</b>	<b>1.120</b>	<b>0</b>	<b>896</b>	<b>201</b>	<b>1.097</b>
Rimborso mutui società concessionarie	23	23	0	18	4	23
Corrispettivo 2007	407	81	325	65	15	405
<b>Totale finanziamenti 2007</b>	<b>1.550</b>	<b>1.224</b>	<b>325</b>	<b>979</b>	<b>220</b>	<b>1.525</b>

legenda:

a. Importo originariamente previsto dall'art.1 della legge finanziaria 2007

b. Importo subordinato ai vincoli previsti dai commi 758 e 759 dell'art. 1 legge finanziaria 2007

c. Differenziale (a - b), importo residuo non vincolato

d. Importo reso disponibile dal D.L. 159/07 pari all'80% degli importi vincolati ai commi 758 e 759 (d = 80% di b)

e. Importo reso disponibile dal DPCM del 11 settembre 2008 pari al 17,98% degli importi vincolati ai commi 758 e 759 (e = 17,98% di b)

f. Importo finale disponibile (c + d + e)

### Finanziamenti 2008

Per il 2008, nelle more dell'approvazione del nuovo Piano Economico Finanziario, nonché della concomitante sottoscrizione della Convenzione Unica, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed Anas hanno sottoscritto in data 27 marzo 2008, con il parere favorevole espresso dal CIPE, il Contratto di Programma per l'anno 2008. In particolare, il contratto attribuisce ad Anas, così come già sancito dalla Legge Finanziaria, 1.560 €/milioni a titolo di contributo in conto impianti e €/milioni 396,6 a titolo di corrispettivo di servizio.

**Tabella 4.4:** Finanziaria 2008

Importi in €/milioni	
Finanziaria 2008	Importo
Appaltabilità 2008	1.440
Finanziamento mutui 2008	60
Rimborso anticipazioni 2007 Legge Obiettivo	62,9
<b>Totale Contratto di Programma 2008</b>	<b>1.562,9</b>
Corrispettivo 2008	396,6
<b>Totale Finanziaria 2008</b>	<b>1.959,5</b>





Il contributo in conto impianti è comprensivo di €/milioni 60 destinati al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui contratti da Anas per effetto del contratto di programma 2003- 2005. Le rimanenti risorse, pari a €/milioni 1.500, sono per €/milioni 1.050 immediatamente disponibili per investimenti, mentre per €/milioni 450 sono subordinati all'accertamento dell'effettiva disponibilità dei fondi di cui all'art. 1, commi 758 e 759, della Finanziaria 2007 (Fondo per l'erogazione del TFR).

L'importo del corrispettivo di servizio 2008, inizialmente determinato in €/milioni 396,6, è stato ridotto, in applicazione dell'art. 1 comma 507 della Finanziaria 2007, di €/milioni 51,4, resi definitivamente indisponibili con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 15 settembre 2008 (n. 41484).

Di conseguenza, l'ammontare del corrispettivo 2008 assegnato risulta pari a €/milioni 345,2 di cui solo €/milioni 318,9 disponibili e €/milioni 26,2 subordinati alle procedure di accertamento di cui all'art. 1 commi 758 e 759 della Finanziaria 2007.

Gli €/milioni 26,2 sono stati successivamente resi disponibili con DPCM del 30 luglio 2009.

Di seguito, tabella 4.5, si espone il riepilogo degli interventi previsti dal Contratto di Programma 2008:

**Tabella 4.5:** Finanziamenti 2008

Importi in €/milioni		
Elenco interventi Allegato A - tabella 1 del Contratto di Programma 2008	Importo Progetto	Fabbisogno Anas
Totale Nuove Opere	1.228	900
Oneri gestione banca dati infrastrutture stradali	1	1
Contributi	82	82
Manutenzione straordinaria e altri interventi	580	580
<b>Totale investimento</b>	<b>1.891</b>	<b>1.563</b>
Stanziamenti Finanziaria 2008	0	1.500
Restituzioni delle risorse anticipate nel 2007 su interventi di Legge Obiettivo	0	63
<b>Totale fondi disponibili</b>	<b>0</b>	<b>1.563</b>

Nota: il differenziale tra l'importo del fabbisogno Anas e l'importo del progetto è coperto da altre forme di finanziamento o partecipazioni di terzi alle opere

### Ulteriori finanziamenti

Anas percepisce ai sensi del comma 1020 della legge 296 del 2006 (finanziaria 2007), degli introiti destinati prioritariamente alle attività di vi-



gilanza e di controllo sulle società concessionarie e subordinatamente alla copertura dei contributi da corrispondere alle stesse società concessionarie, nonché alle altre attività di Anas.

Gli introiti derivanti dall'applicazione del comma 1020 della finanziaria 2007 sono pari a €/milioni 14,7 nel 2007 e €/milioni 77 nel 2008.

Anas percepisce inoltre, ai sensi del comma 1021 della legge 296 del 2006 (finanziaria 2007), un sovrapprezzo sulle tariffe di pedaggio delle autostrade affidate in concessione.

I conseguenti introiti sono dovuti ad Anas quale corrispettivo forfetario delle sue prestazioni volte ad assicurare l'adduzione del traffico alle tratte autostradali in concessione, attraverso la manutenzione ordinaria e straordinaria, l'adeguamento e il miglioramento delle strade ed autostrade non a pedaggio in gestione alla stessa Anas.

Per quanto concerne i finanziamenti non previsti dalla legge finanziaria, nel 2007 con D.L. n. 159 (conv. con L. n. 122 del 29.11.07) è stata autorizzata la spesa di ulteriori 215 €/milioni a titolo di contributo in conto impianti, da utilizzare per i progetti ricompresi nel piano degli investimenti allegato al Contratto di Programma 2007.

Per il 2008 ad Anas non sono stati riconosciuti nuovi contributi comunitari, essendo terminata la programmazione 2000-2006. Nel corso dell'esercizio, tuttavia è stata ottenuta l'anticipazione all'utilizzo per cassa, ai sensi della Circolare MEF/RGS n. 15/07 di €/milioni 220,4 e di €/milioni 610,5 per la realizzazione di alcuni interventi di legge obiettivo extra contratto di programma di significativa importanza.

Nel 2008 il CIPE, nell'ambito della pianificazione strategica degli investimenti, ha riconosciuto ad Anas somme pari a €/milioni 510, di cui €/milioni 271 per l'adeguamento a quattro corsie della SS 223 "di Paganico" (Itinerario SS 78 Grosseto-Fano), ed €/milioni 239 per il miglioramento dell'accesso alla viabilità all'HUB portuale di Savona.

Nel 2008 Anas ha stipulato dieci nuove convenzioni attive con Enti Locali (di cui una rientrante negli A.P.Q.) per un importo complessivo di €/milioni 58, mentre nel 2007 ha siglato ventuno nuove convenzioni (di cui tredici rientranti negli A.P.Q.), per un importo complessivo a carico degli Enti pari a €/milioni 92.



## La rete stradale ed autostradale gestita

La rete viaria di interesse nazionale comprende oggi 30.401 Km di strade statali ed autostrade:

- strade ed autostrade in gestione ..... 24.707 Km
- autostrade in concessione ..... 5.694 Km

La rete di strade e autostrade in gestione diretta è suddivisa fra le seguenti tipologie:

**Tabella 4.6:** Rete stradale gestione Anas

Tipologia	Estensione Km
Autostrade in gestione diretta	905
Raccordi autostradali	373
Strade statali	19.486
<b>Totale esclusi svincoli, strade di servizio e complanari (c.d. estesa amministrativa)</b>	<b>20.764</b>
Strade di servizio/complanari	756
Rami di svincolo	3.187
<b>Totale complessivo</b>	<b>24.707</b>

Nella tabella 4.7 viene riportato il dettaglio delle autostrade in gestione diretta:

**Tabella 4.7:** Rete stradale gestione Anas

Tratte gestite	Km di rete gestiti
Grande Raccordo Anulare di Roma	68
Roma - Fiumicino	17
Salerno - Reggio Calabria	443
Palermo - Mazzara del Vallo A29	115
Alcamo - Trapani A29	37
Palermo - Catania A19	193
Diramazioni e raccordi	31
<b>Totale</b>	<b>905</b>



Anas cura interamente, attraverso la Direzione Centrale Progettazione, la progettazione di nuove opere, dallo Studio di Fattibilità attraverso i vari livelli progettuali fino ad arrivare all'assegnazione dell'appalto per i lavori. Le attività condotte da Anas attraverso la Direzione Centrale Progettazione si estendono anche alla verifica delle progettazioni redatte dagli aggiudicatari degli appalti integrati e dei contraenti generali, oltre al supporto tecnico specialistico per le perizie di variante, necessarie in fase di esecuzione. Inoltre Anas supporta Ministeri, Regioni ed Enti territoriali nelle fasi propedeutiche all'avvio dei lavori con particolare riferimento alle procedure approvative degli interventi infrastrutturali.

In particolare, per le opere previste dalla Legge Obiettivo, la Direzione fornisce supporto tecnico alla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini dell'approvazione degli interventi da parte del C.I.P.E. Tra le attività aziendali, sono previsti anche studi di pianificazione trasportistica a supporto della progettazione, programmazione e sviluppo della rete. Nel 2008 il Consiglio di Amministrazione ha approvato 30 progetti esecutivi e definitivi per prestazione integrata ed ha consentito di procedere alla pubblicazione delle relative gare di appalto per un importo complessivo di circa €/miliardi 2,7.

## I clienti

### Gli utenti della strada

Anas è al servizio di quanti utilizzano la rete stradale ed autostradale nazionale, ed assume questo impegno nella convinzione che lo sviluppo socio-economico del Paese è strettamente legato alla crescita ed all'efficienza del suo sistema infrastrutturale.

I servizi che in maniera ordinaria e continuativa Anas offre sono i seguenti:



- servizi di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete viaria diretta: attraverso la presenza territoriale dei Compartimenti regionali della viabilità, Anas provvede ad assicurare una puntuale e tempestiva manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade e delle autostrade in gestione diretta. Il controllo delle attività manutentorie, svolte delle concessionarie autostradali, rappresenta un compito dell'IVCA (Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali);
- interventi di ripristino della viabilità stradale e autostradale: Anas garantisce il ripristino della viabilità stradale e autostradale attraverso la messa a disposizione delle risorse e dei mezzi necessari atti a risolvere le situazioni di emergenza e la preventiva pianificazione delle azioni da porre in essere nei diversi casi;
- servizi di sviluppo e potenziamento della rete, progettazione ed esecuzione dei lavori di adeguamento dell'esistente e delle realizzazioni di nuove tratte: Anas cura il miglioramento della "capacità" delle strade attraverso la progettazione degli interventi strategici. Le procedure che interessano la progettazione, l'approvazione e l'esecuzione dei lavori gestiti da Anas sono regolamentate dalla legge quadro sui lavori pubblici (L. 109/94 e successive modifiche) e relativo Regolamento (DPR n. 554 del 21 dicembre 1999).

## La relazione con gli utenti

Il Ministro delle Infrastrutture con decreto n. 4768 del 28 dicembre 2004 ha emanato la Carta dei Servizi, disciplinata dalla direttiva Ciampi del 1994 e dalle direttive comunitarie, che descrive le tipologie di servizi resi agli utilizzatori finali, con i corrispondenti standard e indicatori di qualità erogata. In particolare, nella Carta dei Servizi sono illustrati gli indicatori e gli standard minimi di qualità riferiti alla rete stradale ed autostradale, le modalità di dialogo con gli utenti ed il sistema utilizzato per la tutela degli utenti.

Anas comunica con l'utenza in maniera trasparente proprio attraverso la pubblicazione della Carta dei Servizi. La relazione con l'utente si ispira ai valori dichiarati in tale documento, predisposto al fine di (I) comunicare i parametri di qualità dell'offerta, (II) garantire un graduale miglioramento della qualità del servizio reso, (III) soddisfare l'aspettative degli utilizzatori della rete viaria.



Nell'erogazione dei servizi agli utenti Anas, conformemente a quanto indicato nella Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 94, si attiene scrupolosamente all'osservanza dei principi fondamentali di:

- *eguaglianza ed imparzialità*: Anas si impegna a garantire pari trattamento all'utenza agendo con obiettività, imparzialità, etica e trasparenza, nel rispetto dei principi di eguaglianza tra razze, religione e sesso;
- *continuità e regolarità del servizio*: Anas si impegna a garantire la continuità e regolarità del servizio, nonché ad adottare tutti i provvedimenti necessari per ridurre al minimo eventuali disservizi ed il conseguente disagio arrecato all'utenza;
- *partecipazione all'attività istituzionale*: Anas intende favorire l'informazione e la partecipazione dell'utenza - in forma singola o associata - al fine di migliorare i servizi offerti;
- *efficienza ed efficacia*: Anas persegue, attraverso l'adozione di soluzioni tecnologiche, organizzative e procedurali, il continuo miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del servizio;
- *accessibilità alle informazioni*: Anas presta una particolare attenzione alle comunicazioni indirizzate all'utenza semplificando, quanto più possibile, le informazioni da diffondere ed assicurando l'accessibilità alle informazioni sui servizi offerti;
- *sicurezza*: Anas definisce le condizioni di efficienza e sicurezza della propria rete viaria, nel rispetto del Codice della Strada, in base a standard di qualità internazionali;
- *impegno per l'ambiente*: tutti i grandi lavori di costruzione di nuove strade statali ed autostrade, di ammodernamento e/o adeguamento, sono soggetti a Valutazione d'Impatto Ambientale (V.I.A.). Questo consente di verificare che l'opera da realizzare soddisfi la domanda e le esigenze dell'utenza ponendo contestualmente in relazione i benefici che scaturiscono dalla costruzione con il suo armonico inserimento nell'ambiente.

Il vertice aziendale sta valutando un ripensamento e proponendo una riformulazione della Carta dei Servizi alla luce del numero rilevante di importanti protocolli di razionalizzazione e di adempimento di cui l'Anas si

sta dotando per modernizzare e organizzare i processi: il Sistema Qualità Certificata, la Carta della Mobilità ai sensi del D.P.C.M. 28 dicembre 1998, il sistema delle *Customer Satisfaction* ed *Enterprise Resource Planning*.

## I trasporti eccezionali

Come più volte indicato, la missione di Anas è l'efficientamento della gestione delle strade per garantire sia la mobilità ordinaria sia i trasporti speciali, ovvero tutti quei trasporti di peso o ingombro molto elevati che necessitano di un'accurata pianificazione sia nello studio del percorso che nella determinazione degli orari in cui effettuare il trasporto. Il principale obiettivo è la mitigazione dell'impatto su strada del flusso di circolazione correlata ai trasporti speciali.

Nel 2008 Anas, al fine di migliorare il servizio dei trasporti eccezionali, ha ulteriormente implementato le funzionalità dell'applicazione WEB-TE per la gestione telematica delle istanze autorizzative di trasporti speciali. Dal 2009 l'utilizzo di tale modalità sarà reso obbligatorio per tutti gli utenti, riducendo i tempi di rilascio delle autorizzazioni e migliorando il servizio reso anche in termini di trasparenza del procedimento. In aggiunta, sono in corso di sviluppo progettuale ulteriori implementazioni tra le quali, a titolo esemplificativo, l'uso della firma digitale e la possibilità di pagamento on-line del corrispettivo.

Nel grafico 4.1 è possibile osservare la distribuzione dei clienti per compartimento, negli anni 2007 e 2008, per il servizio dei trasporti eccezionali:

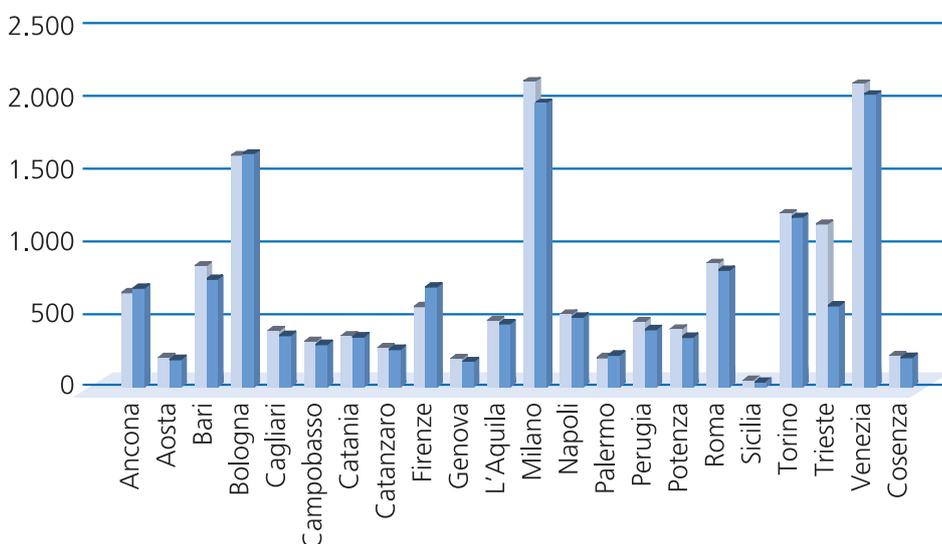


Grafico 4.1:  
Distribuzione dei clienti per trasporti eccezionali per compartimento ed altri uffici territoriali

■ 2007  
■ 2008

Fonte: Elaborazione Anas su dati Anas Sap





## Le licenze e le concessioni

Le licenze e le concessioni costituiscono atti amministrativi, rilasciati da Anas che, nel rispetto delle norme del Codice della Strada (D.Lgs. 30.04.1992, n. 285) e del relativo Regolamento di Esecuzione e di Attuazione (D.P.R. 16.12.1992, n. 495) permettono e regolamentano:

1. gli attraversamenti longitudinali e trasversali, sia aerei che sotterranei, delle strade statali con strade comunali, provinciali, regionali o comunque strade di uso pubblico;
2. gli attraversamenti longitudinali e trasversali, sia aerei che sotterranei, delle strade statali con ferrovie, canali, acquedotti, metanodotti, linee elettriche, cavi telefonici e di telecomunicazioni (reti TLC in genere), ecc.;
3. l'apertura di accessi carrabili o pedonali dalle strade, a fondi agricoli, a civili abitazioni e ad attività commerciali ed industriali;
4. l'apertura di accessi ad impianti per la distribuzione automatica di carburante ad uso autotrazione (liquidi e/o gassosi) in fregio a strade statali;
5. il rilascio di provvedimenti per richieste di concessione di deroga, ai sensi del secondo comma dell'art. 9 della Legge 24.07.1961, n. 729, per edificazioni a distanza inferiore a metri 25 dal confine di proprietà autostradale, nei limiti di quanto previsto al riguardo delle vigenti norme di legge;
6. il rilascio di provvedimenti per richieste di concessione di deroga, ai sensi dell'art. 2.1.07, comma d) del D.M. LL.PP. 21.03.1988, n. 449, per l'installazione o il mantenimento di sostegni per linee elettriche aeree a distanza non regolamentare dal confine di proprietà stradale;
7. il parere sulla concessione della sanatoria edilizia per edifici ubicati a distanza non regolamentare dal confine di proprietà stradale, in quanto ricadenti su aree sottoposte a vincolo edificatorio a protezione del nastro stradale (Legge n. 45/1985, art. 32, e s.m.i.).

Le licenze, o autorizzazioni, sono atti amministrativi che, rimuovendo un ostacolo, rendono possibile l'esercizio di un diritto o di un potere che già appartiene ai singoli soggetti. Le concessioni, invece, conferiscono ai soggetti nuovi poteri e diritti ampliando la sfera giuridica degli stessi. Le

concessioni rilasciate da Anas, nella dottrina giuridica sono indicate come costitutive e tendono a concedere al richiedente l'uso e l'occupazione di aree demaniali per uno scopo diverso cui il bene demaniale è destinato.

Nel 2008, in materia di licenze, concessioni e pubblicità è stato dato avvio ad un piano di verifica e censimento, quale base per il miglioramento della gestione globale dell'attività tipica, e sono stati pertanto elaborati studi per una riformulazione della struttura organizzativa, centrale e periferica, nonché sono state valute ipotesi di rivisitazione delle formule poste alla base per la determinazione dei canoni concessori per gli accessi alle aree di servizio.

Nelle seguenti grafici (4.2, 4.3, 4.4) si riportano il numero dei clienti con cui Anas ha intrattenuto rapporti nel 2007 e nel 2008 distribuiti su base compartimentale.

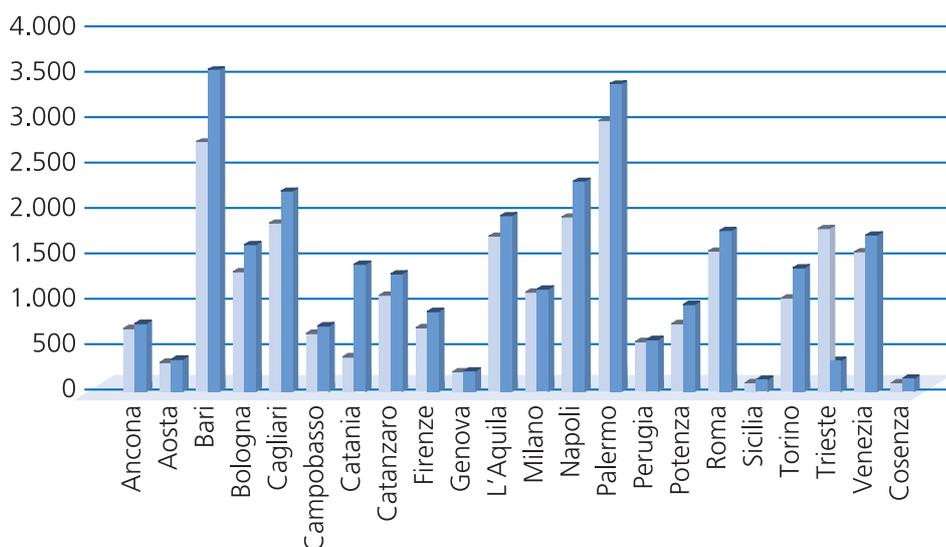


Grafico 4.2:  
Distribuzione del numero di licenze suddivise per compartimento ed altri uffici territoriali

■ 2007  
■ 2008

Fonte: Elaborazione Anas su dati Anas Sap

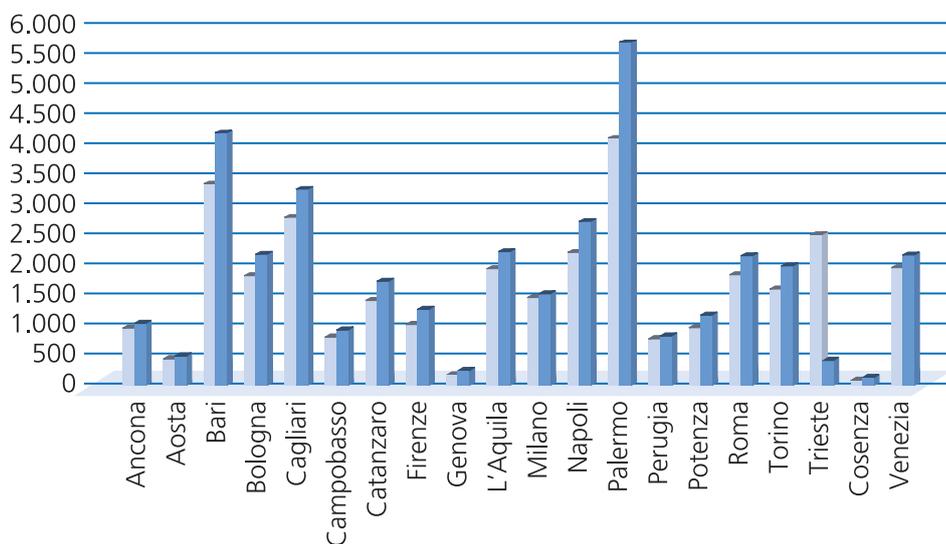


Grafico 4.3:  
Distribuzione dei clienti per concessioni per compartimento ed altri uffici territoriali

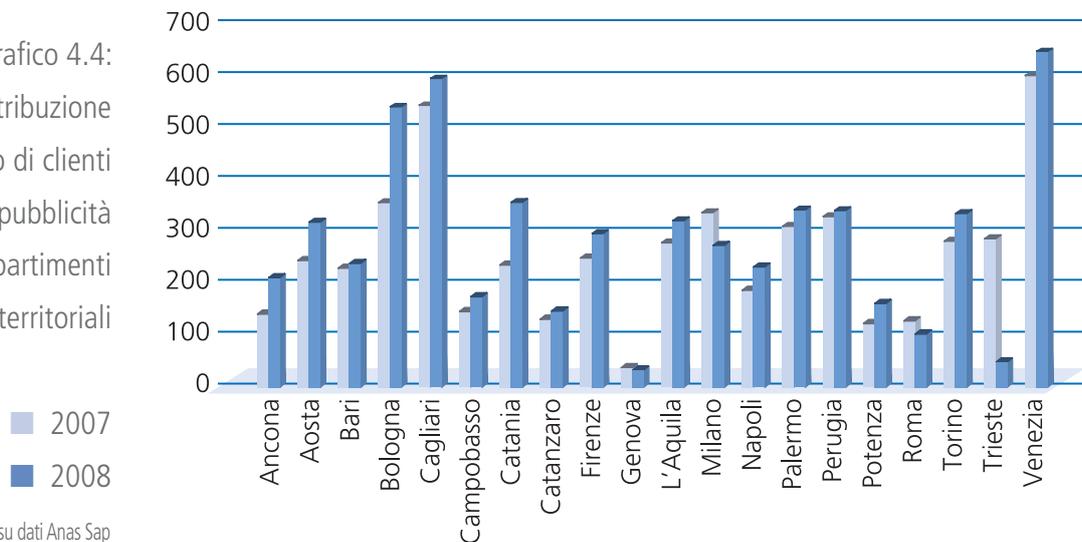
■ 2007  
■ 2008

Fonte: Elaborazione Anas su dati Anas Sap





Grafico 4.4:  
Distribuzione  
del numero di clienti  
per pubblicità  
per compartimenti  
ed altri uffici territoriali



Fonte: Elaborazione Anas su dati Anas Sap

## Il servizio gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare

Anas gestisce 2.414 unità immobiliari insistenti su aree adiacenti alla rete stradale ed autostradale. Il patrimonio immobiliare gestito da Anas nel 2008 è stato censito ed accatastato per l'80% poiché, in relazione a molti immobili, sono emersi problemi di titolarità derivanti da procedure non ancora completate o definite.

Nel 2008 Anas ha istituito un tavolo presso l'Agenzia del Demanio volto alla valorizzazione del patrimonio immobiliare. Nel settore specifico delle aree demaniali che insistono su aree adiacenti alle autostrade, previi incontri con le Associazioni dei Gestori, è stato definito, di concerto con il Ministero per lo Sviluppo Economico, un accordo per il riavvio delle procedure di gara per il rinnovo delle concessioni delle aree di servizio sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

## La soddisfazione del cliente

G.R.I.\G3>PR3, PR5

Anas, nella gestione e nella realizzazione della rete stradale, effettua un costante monitoraggio sullo stato dei lavori mediante il ricorso ad un sistema di controllo diretto e indiretto. Il controllo diretto, espletato attraverso visite ispettive, ha il fine di analizzare l'andamento delle attività degli uffici periferici e di verificare, con sopralluoghi nei cantieri, le opere stradali qualora emergano particolari problematiche nella fase realizzativa. Il controllo indi-



retto, effettuato attraverso il Sistema Informativo Lavori (SIL), consente di individuare in tempo reale le criticità sui lavori in corso di esecuzione.

Anas intende migliorare la qualità del servizio reso all'utente attraverso interventi mirati al potenziamento, all'ammodernamento e alla manutenzione della propria rete, considerando quale elemento fondante degli interventi la sicurezza su strada, l'assistenza all'utente, l'accessibilità e la fluidità dell'infrastruttura. L'importanza di tale impegno si traduce in una comunicazione chiara ed omogenea su tutto il territorio.

Tra le attività di monitoraggio della qualità dei servizi si annoverano a) la *customer satisfaction*; b) l'Ufficio Relazioni con il Pubblico e il numero unico "Pronto Anas" 841.148; c) le procedure di assistenza sulla rete.

## a. La *customer satisfaction*

### a.1 - La rete stradale

Ogni impresa, pubblica o privata, che eroga servizi per la collettività e distribuisce beni pubblici si posiziona ed opera sul mercato dei consumi sociali con risultati ed efficacia proporzionali alla sua capacità di perseguire i fini istituzionali e di interpretare l'obbligo di servizio. Anas ritiene doveroso misurarsi con la costruzione del valore prodotto all'utenza ed ha condotto differenti ricerche per misurare tale valore. La misura della *customer satisfaction* misurata va intesa come capacità di soddisfare la domanda e il fabbisogno di mobilità dei cittadini, oltre alla capacità di fornire la dovuta assistenza on demand all'utenza.

Nella seguente tabella (4.8), si riportano alcuni risultati estrapolati dai questionari di soddisfazione compilati anonimamente dagli utenti:

**Tabella 4.8:** Risultati analisi di Customer Satisfaction

<b>Customer Satisfaction</b>	<b>Valori Positivi</b>	<b>Valori Negativi</b>
Quanto è soddisfatto del servizio offerto dagli Uffici Relazioni con il Pubblico in generale		
	<b>2007</b>	70%
	<b>2008</b>	72%
		30%
		28%

Tali indagini forniscono dei chiari e comprensibili parametri su cui basarsi per la valutazione delle politiche e dei sistemi di gestione adottati per garantire la soddisfazione finale dei fruitori dei servizi resi.



## a.2 - La rete autostradale

La soddisfazione dell'utente, non è monitorata da Anas esclusivamente con riferimento alle strade a gestione diretta, ma anche attraverso la vigilanza sui concessionari si vuole garantire che il livello di servizio da questi erogato sia qualitativamente adeguato.

Inoltre, occorre sottolineare che il Ministero delle Infrastrutture ha emanato un'apposita "Direttiva per l'adozione della *Carta dei Servizi Autostradali*" diretta all'utente. Quest'ultima è diretta all'utente e viene aggiornata annualmente.

La Carta deve contenere la parametrizzazione di alcune tra le attività condotte con diretta responsabilità da parte del gestore autostradale e ricomprendere anche attività ulteriori rispetto a quelle indicate da Anas. La parametrizzazione ha come obiettivo quello di produrre, oltre che il miglioramento intrinseco della qualità del processo, anche il miglioramento della qualità percepita dall'utente. Tale parametrizzazione dovrebbe permettere ad Anas di poter sviluppare ulteriori indicatori qualitativi di riferimento, comuni a tutte le concessionarie, stabilendo anche modalità per l'innalzamento dei livelli stessi.

L'unità organizzativa deputata alla vigilanza sulle concessionarie autostradali è l'Ispettorato di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali (IVCA). Tale Ispettorato ha, tra i propri compiti istituzionali, anche la verifica della qualità del servizio erogato da parte delle concessionarie. Tale funzione viene svolta attraverso visite ispettive ed il controllo di specifici indici qualitativi.

Il livello di qualità del servizio autostradale si valuta tramite l'Indicatore di Qualità  $Q$ .

Ai fini della determinazione di tale indicatore gli elementi che vengono considerati sono:

- lo stato strutturale delle pavimentazioni
- il livello di sicurezza

Per quantificare tali elementi vengono utilizzati due specifici indicatori:

$I_{pav}$  - indicatore dello stato strutturale delle pavimentazioni

$I_s$  - indicatore di sicurezza o di incidentalità

L'indicatore di qualità  $Q$  è la media ponderata dei due indicatori  $I_{pav}$  ed  $I_s$ :

$$Q = 0,6 I_{pav} + 0,4 I_s$$

Di seguito riportiamo il valore dell'indicatore Q (per gli anni 2007 e 2008) per le società concessionarie. Si evidenzia che per i trafori non è prevista l'elaborazione dell'indicatore Q. Si precisa che per la concessionaria SITAF S.p.A. tale indicatore è stato elaborato esclusivamente per la A32 Torino-Bardonecchia. Per la concessionaria Società di Progetto Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., la cui concessione è attiva dal marzo 2008, il valore di Q sarà calcolabile - secondo le modalità convenzionali vigenti - quando saranno disponibili i dati relativi al primo quinquennio di esercizio. Per Concessioni Autostradali Venete S.p.A. (CAV), non è previsto l'indicatore Q nell'atto convenzionale vigente.

**Tabella 4.9:** Indicatore Q

<b>Concessionaria</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Ativa S.p.A.	85,71	84,27
Autostrade per l'Italia	83,64	84,44
Autoviee Venete	82,56	83,75
Autostrada del Brennero S.p.A.	94,22	89,25
Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova S.p.A.	81,15	84,32
Autocamionale della Cisa S.p.A.	76,57	80,09
Consorzio per le Autostrade Siciliane A 20	60,39	55,62
Consorzio per le Autostrade Siciliane A 18	71,09	62,46
Autostrade Centro Padane S.p.A.	87,38	87,77
Autostrada dei Fiori S.p.A.	86,06	87,23
RAV S.p.A.	79,7	84,73
SALT S.p.A.	84,02	85,46
Autostrade Meridionali S.p.A.	76,95	78,02
SAT S.p.A.	87,77	88,87
SATAP S.p.A. - Tronco A21	84,92	86,36
SAV S.p.A.	83,38	85,42
Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.	76,72	78,12
SITAF S.p.A.	82,54	81,4
Tangenziale di Napoli S.p.A.	75,78	79,03
SATAP S.p.A. - Tronco A4	80,43	86,2
Autostrada Torino – Savona S.p.A.	79,74	80,45
Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.	83,04	79,8
Strada dei Parchi S.p.A.	78,98	80,39

Fonte: IVCA

Nota: Il Consorzio Autostrade Siciliane non ha fornito i dati necessari al calcolo degli indicatori, essi pertanto derivano da prescrizioni convenzionali



## b. L'Ufficio Relazioni con il Pubblico e il numero unico "Pronto Anas" 841.148

G.R.I.\G3>PR3

In linea con gli orientamenti e con le direttive dei vertici aziendali, nel



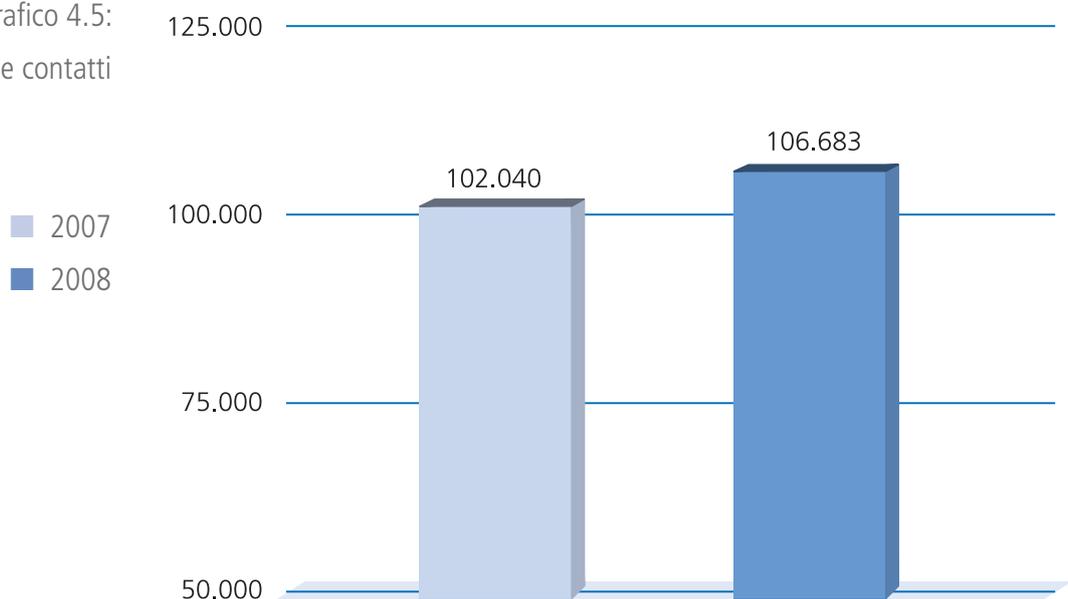
corso degli ultimi anni Anas ha implementato la struttura dell'Ufficio Relazioni con il Pubblico, U.R.P., che consente di:

- costruire e di mantenere un dialogo continuo e proficuo con tutti i soggetti che utilizzano la rete stradale ed autostradale;
- cogliere le molteplici esigenze dell'utenza ed avviare i processi per la relativa implementazione;
- rilevare impressioni, reazioni, esigenze dell'utenza in modo tale da consentire un reale miglioramento del servizio sulla viabilità di interesse nazionale ed in generale di elevare il livello del servizio offerto;
- attuare le politiche di *Customer Satisfaction*.

Anas ha attuato e sta attuando un *restyling* dei processi di comunicazione "da e per" il pubblico ed a tal fine la struttura in commento è stata maggiormente potenziata negli ultimi anni, con l'introduzione, in ottemperanza alla legge 150/2000, del servizio numero unico "Pronto Anas" 841.148 che consente di arricchire e di amplificare le potenzialità di accesso alle informazioni Anas.

Nel grafico 4.5 rappresentiamo il numero totali di contatti intervenuti negli anni 2007-2008, con un incremento percentuale pari al 4,55% nel 2008 rispetto all'esercizio precedente.

Grafico 4.5:  
Totale contatti



La tabella 4.10 riporta, invece, i dati riguardanti la percentuale di richieste evase attraverso il servizio “Pronto Anas” 841.148:

**Tabella 4.10:** Totale contatti con l’Ufficio Relazioni con il Pubblico

<b>Contatti Ufficio Relazioni con il Pubblico</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Totale contatti U.R.P.	102.040	106.683
% pratiche evase nel 2008	98%	99%

A partire dal 2006 è attiva anche la piattaforma informatica “*Contact Pro*”, che permette la gestione delle relazioni con i clienti e risponde allo scopo ultimo di consolidare in conformità alle filosofie del *Customer Relationship Management*, il rapporto con l’utente su basi fiduciarie, i dati reperiti sull’utenza consentono la realizzazione di schede informative di potenziali *stakeholder* nazionali e locali.

Infine, il sito istituzionale Anas prevede una portale dedicato all’U.R.P. che consente all’utenza di:

- avere accesso on-line alle risposte dei quesiti più frequenti;
- reperire i moduli per la presentazione di reclami e segnalazioni, le domande di accesso *ex lege* 241/1990 (“trasparenza”);
- permettere la consultazione di uno stradario interattivo e vettoriale denominato Web Map Server “*Quo Vadis*”, che consente l’identificazione delle strade gestite dall’Anas e la pianificazione di eventuali percorsi.

### **c. L’informazione ordinaria all’utenza:**

#### **il servizio di soccorso meccanico, i programmi di infomobilità**

La crescente necessità di soddisfare le richieste di tutela e sicurezza, espresse con sempre maggior vigore dalla collettività, nonché l’esigenza di migliorare i rapporti tra utente e gestore della strada – conformemente alle linee di tendenza che hanno ispirato, negli ultimi anni, gli orientamenti della società – impongono una giusta e decisa valorizzazione delle funzioni di “pubblica utilità” da parte dell’Anas.

Il Nuovo Codice della Strada (art. 175 comma 12) indica che il soccorso stradale e la rimozione dei veicoli sulle autostrade sono consentiti solo agli enti e alle imprese autorizzati dall’ente proprietario. In conformità alle nor-





me, l'Anas ha autorizzato alcune organizzazioni all'effettuazione del servizio di soccorso meccanico su alcune tratte della propria rete di competenza.

Tale servizio si propone di assicurare all'utenza:

- la rapida rimozione dalla strada e dalle sue pertinenze di qualsiasi veicolo fermo per avaria, incidente o altra causa mediante il recupero ed il trasporto dello stesso fino ad un'officina attrezzata;
- la possibilità di riparazione in strada dei veicoli in avaria, limitatamente ai casi di lieve entità che non comportino operazioni meccaniche complesse e che comunque non creino pregiudizio per la sicurezza della circolazione;
- il trasporto o il traino fino alla prima officina di area di servizio, se ubicata prima dell'uscita immediatamente a valle del luogo di fermata, o fino ad un'officina esterna, (associata all'organizzazione o ad un'altra officina di fiducia dell'utente) corrispondente alla prima uscita nel senso di marcia, dei veicoli che hanno bisogno di riparazioni non eseguibili su strada.

Il servizio di soccorso meccanico è attivato direttamente dall'utenza attraverso la chiamata al numero verde 800.263263 per mezzo della colonnina SoS che permette di essere messo in contatto con la Sala Operativa Compartmentale, o richiedere l'intervento della Polizia Stradale.

Il servizio infomobilità attiene ai compiti e alle competenze dell'Anas in materia di gestione, di manutenzione, di controllo tecnico, di piena utilizzabilità ed efficienza delle strade della rete gestite dall'azienda, nonché al mantenimento di adeguati livelli e *standard* di sicurezza. Esso garantisce la "fruibilità" della rete stradale attraverso il coordinamento delle Sale Operative Compartmentali ed i rapporti con gli organi di polizia stradale ed in particolare espleta le proprie funzioni attraverso le seguenti attività principali:

- presidio della Sala Operativa Nazionale, coordinamento delle attività delle Sale Operative Compartmentali, organizzando i flussi e informativa tra le funzioni centrali e periferiche;
- presidio e vigilanza del rapporto tra la struttura e l'utenza stradale;
- gestione dei rapporti con gli organi di Polizia Stradale e di soccorso;

- coordinamento, con l'ausilio delle strutture deputate (Co.EM e UOE), delle attività di sorveglianza e di gestione delle emergenze.

Altro innovativo strumento prodotto “*in house*” è il V.A.I.- Viabilità Anas Integrata, attivo dalla seconda metà del 2009; si tratta di un servizio che mette insieme più fonti in un'unica interfaccia *Web* disponibile gratuitamente per tutti gli utenti. Sono resi disponibili dati riguardanti: i messaggi di traffico gestiti dalle sale operative Anas, le informazioni del sistema satellitare di rilevazione del traffico Octotelematics relative alle principali arterie italiane e le immagini delle telecamere disseminate sulla rete stradale e autostradale.

Il servizio fornisce, inoltre, informazioni georeferenziate sul traffico in tempo reale, sulla presenza dei cantieri e sugli eventi stradali (rallentamenti, ostacoli, carichi dispersi), aggiornate ogni 200 secondi. Il nuovo software si avvale anche della tecnologia offerta da Google per la visualizzazione delle mappe e la localizzazione dei luoghi selezionati, per la scelta degli alberghi e ristoranti, nonché per le informazioni turistiche. Dal 10 dicembre 2009 il servizio è disponibile anche su piattaforma *mobile*.

## L'accessibilità delle informazioni e la gestione dei sistemi informativi

Nel corso dell'anno 2008, recependo le indicazioni della legge Stanca, l'Anas ha implementato il nuovo sito istituzionale con una veste grafica completamente rivisitata e con miglioramenti significativi per gli aspetti di accessibilità e navigabilità, con il supporto dei più recenti strumenti informatici.

Con il termine accessibilità si intende, nell'ambito dell'informatica, la capacità di un dispositivo, di un servizio o di una risorsa di essere fruibile con facilità da una qualsiasi categoria d'utente. Il sito istituzionale dell'Anas, infatti, è in grado di erogare servizi e fornire informazioni fruibili, senza discriminazioni, anche da parte di coloro che a causa di disabilità necessitano di tecnologie assistive o configurazioni particolari.

Il layout del sito è uniforme per le diverse pagine, in maniera da evitare un eventuale disorientamento durante la navigazione e la struttura delle





pagine rispetta la struttura dei contenuti, permettendo una corretta interpretazione da parte degli strumenti di navigazione assistita. Il sito è progettato per essere visualizzabile con una risoluzione minima di 800x600 *pixel*. I caratteri dei testi sono ridimensionabili tramite i comandi disponibili sui singoli browser. Il contenuto e le funzionalità sono fruibili anche in caso di disattivazione delle immagini e dei colori. I contrasti di colore tra i testi e lo sfondo sono adeguatamente elevati per consentire un'agevole lettura. Tutte le immagini (ad esclusione di quelle puramente decorative) hanno un'alternativa in forma di testo interpretabile dai *browser* testuali.

È garantita la navigabilità anche con dispositivi di input differenti dal mouse (es. tastiera). Sono previsti, ad esempio, tasti di accesso rapido (*'accesskey'*) per l'accesso da tastiera alle sezioni principali delle pagine e i collegamenti ipertestuali sono messi in evidenza rispetto al testo. Viene, infine, evitato l'utilizzo di collegamenti che forzano l'apertura di una nuova finestra del *browser*.

È stato inoltre avviato un progetto per la messa in opera del *Disaster & Recovery* (D.R.) aziendale presso il sito del Compartimento di Roma. Il progetto è curato da uno specifico team di lavoro, che è stato reso operativo nel 2009.

Un impegno concreto per il 2009 è rappresentato dalla realizzazione di una procedura per il *log management* delle attività degli amministratori di sistema, così come previsto dal provvedimento del garante della *privacy* del 27 novembre 2008 e dall'avvio di un piano per la formazione del personale sulle tematiche di tutela della *privacy* e protezione dei dati personali.

I principali progetti relativi ai sistemi informativi e strettamente correlati all'attività di Anas e all'erogazione del servizio, sono stati: l'aggiornamento del catasto strade, il progetto EAM, il progetto PDM, l'avvio della Green IT, il sistema RMS.

### *Catasto strade*

Il Sistema rappresenta lo strumento per la gestione e la fruibilità dei dati relativi al Catasto elettronico delle Strade, in osservanza al codice della strada ed al Decreto Ministeriale 1/6/2001, acquisiti tramite la metodologia dei Rilievi in Alto Rendimento (RAR).

Tale sistema, realizzato fin dal 2006, ancorché perfettamente rispondente a tutti i requisiti e le funzionalità prescritti dalla normativa citata (Grafo, Db,



Metodologie Gis, funzionalità GDF, ecc.) ha subito nel corso dell'anno 2008 un'evoluzione nella sua componente *Web*, per adeguarne l'efficienza e la funzionalità operativa sfruttando i nuovi standard di rappresentazione geografica.

La versione, realizzata nel nuovo ambiente *Arc\_Gis\_Server*, presenta le seguenti nuove funzionalità:

- rappresentazione di più classi di eventi contemporaneamente;
- selezione ed interrogazione di tutti gli oggetti ricadenti in un'area di ricerca;
- razionalizzazione e standardizzazione delle maschere di interrogazione;
- velocizzazione del processo di *query* e visualizzazione.

Dopo una consistente attività di aggiornamento conclusa nel 2008, sono in corso attività di manutenzione ordinaria del sistema e di verifica dei dati acquisiti dai rilievi in alto rendimento, in particolare per quanto attiene la classificazione di una elevata quantità di immagini (circa 2.500.000 su 16.000.000).

### *Progetto EAM- Enterprise Asset Management*

Il progetto ha lo scopo di analizzare le esigenze della Direzione Centrale Esercizio relative alla gestione della manutenzione delle strade e definire le funzionalità per:

- supportare il processo di *budget* e consuntivazione delle attività di manutenzione;
- implementare in un sistema informativo integrato le politiche manutentive;
- unificare le modalità di determinazione del fabbisogno manutentivo compartimentale;
- ottimizzare il processo di erogazione della manutenzione;
- definire un modello dei dati degli oggetti di manutenzione unico e condiviso;
- garantire la corretta integrazione con gli altri processi aziendali coinvolti (es. acquisti, controllo di gestione, amministrazione).

Attraverso l'utilizzo del sistema EAM i compartimenti hanno censito per ogni singolo km della rete (circa 21.000 km) ben 455 attributi. La consistenza dei dati raccolti è pari ad oltre l'80% del totale.



L'applicazione di parametri economici (costo del singolo servizio) e di parametri di temporali (frequenza) ai dati elementari raccolti, ha permesso la valorizzazione del fabbisogno manutentivo per i prossimi anni, presentata in forma preliminare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

### *Progetto PDM- Project Document Management*

Anas al fine di avere informazioni aggiornate e complete sulle gare bandite ha implementato il sistema informativo PDM con lo scopo di gestire tutta la documentazione dei progetti e dei lavori riferibile alla progettazione, alla gara, all'“As-built” (documenti tecnici, di gara, di processo ed amministrativi). Il sistema è stato progettato con la collaborazione della centrale progettazione, l'unità gare e contratti, il servizio qualità, i compartimenti di Firenze, Milano e Roma.

Dopo l'affidamento della gara per la realizzazione del sistema, è stata completata l'analisi funzionale di dettaglio, è stato realizzato un prototipo validato dagli utenti, e sono state collaudate le funzionalità di base del sistema. Il sistema è stato rilasciato nel mese di settembre 2009.

Inoltre è in corso di pubblicazione la gara relativa al “Servizio di Plottaggio e Consegna”, che avrà il compito di stampare i file contenuti sul sistema e distribuirli all'interno di Anas. Sono in avanzata fase di definizione le prescrizioni contrattuali relative al PDM, da inserire in tutti i Capitolati delle gare di Progettazione e Lavori.

Nei prossimi mesi è previsto infine l'adeguamento del Sistema di Gestione della Qualità all'introduzione del PDM e le attività a supporto del cambiamento che l'utilizzo del nuovo sistema produrrà in Azienda, in particolare la formazione e diverse iniziative di comunicazione.

### *Green IT*

Green IT ha consentito di diminuire il numero delle macchine fisiche con una conseguente riduzione dei consumi energetici attraverso la virtualizzazione dei server obsoleti ed un'attività di razionalizzazione del Centro Elaborazione Dati (C.E.D.).



### *Sistema RMS - Road Management System*

Lo scopo di tale sistema informativo unico integrato è quello di raccogliere ed integrare tutte le fonti informative provenienti dai sistemi di gestione delle infrastrutture fisse (telecamere, sensori del traffico, sensori in galleria, sensori meteo, colonnine SoS, Tutor, etc.), dai sistemi di gestione delle infrastrutture mobili (telecamere su mezzi, sensoristica di bordo, sensori meteo, posizione georeferenziata dei mezzi su strada, etc.), dalle istituzioni (Polstrada, VVFF, operatori viabilità, etc.), dal personale su strada (SMS, Palmari, telefonia cellulare, etc.) al fine di elaborare e distribuire informazioni accurate, uniche e certificate a tutte le Unità Organizzative aziendali per i rispettivi scopi.

La gestione unica e integrata di tutta questa mole di dati permetterà tempestività ed un livello di controllo e di allarmistica impossibili da ottenere manualmente o con sistemi non integrati tra loro.

Esistono, allo stato attuale, varie iniziative e gare pubbliche in corso che tendono a costruire un sistema infrastrutturale su strada per la rilevazione del traffico ed il controllo telematico della circolazione. Tale sistema costituirà la base fisica da cui derivare i dati e le informazioni necessarie al sistema R.M.S..

## I fornitori

Le relazioni che Anas intrattiene con i propri fornitori sono incentrate sui principi di trasparenza, correttezza e rotazione, con l'adesione da parte del fornitore stesso ai principi del codice etico come condizione necessaria per il perfezionamento del contratto di fornitura.

Anas distribuisce valore ai fornitori per costi intermedi della produzione per €/mila 592.547, contribuendo pertanto allo sviluppo economico del paese e al mantenimento dei livelli occupazionali nazionali.

Il numero di fornitori cui è stata distribuita la ricchezza nel 2008 è pari a 3.616, mentre nel 2007 si è attestato a 3.611.

G.R.I.\G3>HR1

Le tipologie di acquisto effettuate nel 2008 sono le seguenti:

**Tabella 4.11:** Suddivisione dei fornitori per tipologia di fornitura

Tipologia di fornitura	Numero fornitori in anagrafe	Numero degli ordini dell'esercizio	Importo degli ordini dell'esercizio
Abbonamenti	66	208	319.494
Accessori per ufficio	100	211	477.701
Apparati di telefonia	23	28	28.467
Assistenza (informatica e telefonica)	154	386	5.235.314
Attrezzatura (specifica e varia)	39	54	917.972
Autotrasporti	1	3	79.312
Barriere	6	7	50.572
Carburanti e lubrificanti	35	97	234.732
Cancelleria	142	710	550.082
Cesano	27	47	112.285
Cloruro di sodio	10	93	2.416.244
Combustibile per riscaldamento	26	49	174.550
Conglomerato bituminoso	34	59	432.872
Contratti	558	1.436	25.264.803
Costruzioni leggere	1	2	20.094
Fabbricati (civili e industriali)	51	58	2.059.015
Formazione	110	273	905.080
Immobilizzazioni immateriali in corso	5	8	6.943.615
Immobili propri	137	252	878.114
Immobili di terzi	239	433	1.857.988
Impianti (generici e specifici)	52	85	1.090.432
Macchine per ufficio	69	142	3.160.666
Manutenzione macchinari	504	2.289	2.386.311
Materiale (antinfornistico, di consumo, inform., tecn.)	395	1.098	1.671.956
Spese adattamento e migliorie su immobili di terzi	98	138	4.517.400
Mobili e arredi	72	192	671.344
Noleggio (informatica e macchinari)	79	771	6.394.974
Prestazioni di sicurezza	65	122	757.901
Pubblicazioni	9	30	3.710.554
Ricambi (auto di servizio e mezzi di lavoro)	155	523	489.188
Riparazione macchinari	29	319	386.340
Cartelli segnaletici	45	61	486.901
Segnali di sicurezza	16	26	37.934
Servizi (di sede e per manutenzione ordinaria)	133	229	547.106
Software	45	66	3.647.799
Spese generali	39	60	7.985
Telefonia (fissa e mobile)	16	23	12.432
Vernici	10	12	3.507
Massa vestiario	21	54	99.170
<b>Totale</b>	<b>3.616</b>	<b>10654</b>	<b>79.038.206</b>

Nota: Gli ordini di acquisto non si riferiscono ai costi per la realizzazione delle nuove opere

## La selezione dei fornitori

G.R.I.\G3>HR2 Anas opera attraverso procedure di gara i cui requisiti di partecipazione sono disciplinati dalla normativa comunitaria di settore e dal codice dei contratti pubblici. Per gli acquisti di beni e servizi sotto soglia comunitaria Anas adotta un





proprio regolamento per le acquisizioni in economia, redatto in conformità alla predetta normativa.

L'aggiudicazione alla gara fa seguito al positivo espletamento delle verifiche richieste dalla normativa vigente. Per le acquisizioni sotto soglia comunitaria il numero di offerenti consultati è individuato nel rispetto del regolamento interno e dei principi di trasparenza, di rotazione e di parità di trattamento, prescindendo da criteri di preferenza correlati alla loro localizzazione geografica. In particolare:

- per acquisti di importo inferiore a 5.000 €, è consentito il ricorso ad un unico offerente attraverso un affidamento diretto;
- per acquisti di importo compreso tra i 5.000 e i 20.000 €, è necessaria la consultazione di almeno due operatori economici e l'affidamento è susseguente all'espletamento di una gara informale;
- per acquisti di importo superiore a 20.000 ed inferiori a 206.000 €, sono consultati con gara informale in modalità telematica almeno cinque operatori economici.

Per la qualificazione dei fornitori Anas ha predisposto un portale acquisti provvisto di un percorso differenziato per tipologia di soggetto richiedente l'acquisto (acquisti centralizzati o coordinati o periferici). La qualificazione ha validità annuale e non rappresenta un requisito necessario per partecipare agli appalti ad evidenza pubblica, anche se gli elenchi dei fornitori qualificati sono utilizzati per selezionare, secondo il principio della rotazione, le imprese invitate alle gare informali.

- per acquisti superiori all'importo di 206.000 € non si applica il regime delle acquisizioni in economia. I requisiti di partecipazione sono determinati in relazione ai mercati di riferimento, nell'ottica di assicurare la qualità della prestazione e la massima concorrenzialità. Le procedure utilizzate per la selezione dei fornitori sono la "procedura aperta" e la "procedura ristretta", mentre i criteri di aggiudicazione utilizzati sono "l'offerta economicamente più vantaggiosa" e "il prezzo più basso" (articoli 82 e 83 del D.lgs 163/2006 s.m.i.). Talvolta le procedure possono essere espletate in modalità telematica (asta elettronica), ai sensi dell'art. 85 del citato Decreto.



Ad eccezione dei casi in cui esistano diritti di privativa industriale o laddove esistano servizi altamente professionali, preventivamente valutati dall'organismo interno "unità verifica incarichi", tutte le acquisizioni avvengono mediante procedure di gara espletate in ottemperanza al regolamento (sotto soglia) e al codice dei contratti pubblici (sopra soglia).

Nel corso del 2007 sono stati stipulati 77 atti principalmente riferiti ad affidamento lavori per un complessivo pari a € 684.957 mila, mentre nel corso del 2008 sono stati stipulati 100 atti principalmente riferiti ad affidamento lavori per un complessivo di € 1.214.959 mila.

In tutti i procedimenti di gara vige l'autocertificazione dei partecipanti, nei confronti dei quali Anas si riserva la facoltà di verificarne le attestazioni. L'assenza di tali autodichiarazioni rappresenta una causa di esclusione dalla gara. Inoltre, in tutte le gare ai fornitori partecipanti è richiesto di autocertificare che l'impresa si trovi in regola con gli obblighi previdenziali, assistenziali, di sicurezza e di condizioni di lavoro, previsti dalla legislazione vigente, anche con riferimento al "Codice delle pari opportunità tra uomo e donna", alle "Norme per il diritto al lavoro dei disabili" e al "Testo Unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero".

L'Anas verifica attraverso il DURC, documento unico di regolarità contributiva, l'assolvimento, da parte di tutte le imprese aggiudicatrici di gare d'appalto, degli obblighi legislativi e contrattuali nei confronti di I.N.P.S., I.N.A.I.L. e Cassa Edile.

Considerati i positivi risultati raggiunti, sia in termini di volume di transazioni, che di *saving* ottenuto, è emersa la necessità di consolidare il presidio attuato dell'intero ciclo approvvigionamenti, mediante la valutazione e il monitoraggio delle performance relative alle prestazioni ricevute dai fornitori, nonché dell'affidabilità dei prodotti e dei servizi acquistati, tramite lo strumento del *vendor rating*, indicatore sintetico del "grado di bontà" della fornitura.

G.R.I.\G3>EN26

Nell'ambito delle iniziative finalizzate all'efficientamento e all'ottimizzazione dei processi riguardanti le acquisizioni di beni e servizi iniziata nel 2005 con l'introduzione della modalità di gara telematica per i progetti sotto soglia (al di sotto dei 206.000 €), si è proceduto a sperimentare la prima gara informale interamente in modalità telematica attraverso il Portale Acquisti ("*paperless*"). Tale gara è stata svolta in base alle linee guida tracciate dal Codice dell'Amministrazione Digitale (D.Lgs 7 marzo 2005, n.82), utilizzando lo strumento della firma

digitale a garanzia dell'autenticità ed integrità dei documenti presentati esclusivamente in formato elettronico, con conseguente riduzione dei tempi ed eliminazione del flusso cartaceo. Valutata positivamente questa prima esperienza, si è avviata un'attività ricognitiva sui fornitori abilitati a partecipare a tali tipologie di gare, riscontrando una diffusione dello strumento della firma digitale pari a circa il 30% del campione coinvolto (oltre 2.200 soggetti).

Infine, con riferimento al contenzioso con i fornitori non si rilevano elementi da evidenziare in quanto l'unità acquisti è impegnata a contenere l'insorgere di potenziali contestazioni, mediante una continua produzione di chiarimenti a quesiti posti dagli operatori economici in riferimento ai bandi di gara pubblicati ed alla relativa documentazione complementare.

## La programmazione degli acquisti

La programmazione degli acquisti, formulata in coerenza con le previsioni del budget aziendale, consente di fissare strategie e strumenti negoziali volti alla razionalizzazione e alla ottimizzazione degli approvvigionamenti, individuando le acquisizioni di beni e servizi da effettuarsi sia a livello centrale che a livello periferico. Il programma degli acquisti comprende, tra l'altro, la definizione delle strategie negoziali necessarie per l'assolvimento delle esigenze della direzione centrale esercizio e coordinamento del territorio, caratterizzate da elementi di natura logistica che richiedono il coinvolgimento di fornitori locali.

Alle gare per acquisti in economia (sotto soglia comunitaria) vengono di norma invitati cinque operatori economici, come previsto dal Regolamento per gli acquisti in economia di beni e servizi e nel pieno rispetto del principio della rotazione dei fornitori. Nel corso del 2008 il numero medio dei fornitori invitati è stato pari a 11 contro i 13 del 2007.

## L'analisi territoriale delle spese

La distribuzione territoriale dei fornitori Anas riflette la diffusione dei compartimenti su tutto il territorio nazionale, poiché ogni compartimento,

G.R.I.\G3>EC6



nel momento in cui provvede a svolgere una determinata attività, reperisce le risorse tecniche necessarie all'intervento autonomamente. Di seguito riportiamo la suddivisione del valore degli ordini d'acquisto per compartimento:

**Tabella 4.12:** Valore degli ordini di acquisto suddivisi per compartimento

<b>Suddivisione territoriale</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>Diff.</b>	<b>Diff %</b>
Ancona	855.396	681.564	-173.831	-26%
Aosta	393.310	690.833	297.523	76%
Bari	826.767	1.150.959	324.192	39%
Bologna	1.542.735	1.641.194	98.459	6%
Cagliari	1.406.956	1.718.740	311.784	22%
Campobasso	718.654	1.519.894	801.240	>100%
Catanzaro	984.636	1.401.839	417.203	42%
Cesano	558.692	1.064.000	505.309	90%
Direzione Generale	39.945.230	45.618.075	5.672.845	14%
Firenze	1.184.066	1.855.017	670.951	57%
Genova	336.912	591.285	254.373	76%
IVCA	0	183.218	183.218	>100%
L'Aquila	2.361.386	2.212.236	-149.150	-6%
Milano	1.390.129	1.188.414	-201.715	-15%
Napoli	937.161	1.342.253	405.092	43%
Palermo	1.616.262	1.766.323	150.061	9%
Perugia	843.557	1.055.488	211.931	25%
Potenza	906.461	1.181.299	274.838	30%
Roma	1.774.220	1.789.745	15.525	1%
Torino	539.399	886.468	347.070	64%
Trento	194.515	147.030	-47.485	-24%
Trieste	1.194.999	822.023	-372.976	-31%
Ufficio Distaccato Catania	477.610	841.480	363.870	76%
Ufficio Speciale Bologna	271.986	400.458	128.472	47%
Ufficio Speciale Cosenza	4.408.604	3.984.801	-423.803	-10%
Ufficio Speciale Genova	99.852	217.832	117.980	>100%
Ufficio Speciale Palermo	925.924	995.510	69.586	8%
Venezia	1.091.311	2.090.222	998.911	92%
<b>Totale</b>	<b>67.786.729</b>	<b>79.038.203</b>	<b>11.251.473</b>	<b>17%</b>

Il valore degli ordini d'acquisto si è incrementato, tra il 2008 e il 2007, di oltre € 11 milioni, e tale variazione è conseguente dall'aumento delle attività operative svolte.

Dalla ripartizione percentuale della spesa per compartimento per l'anno 2008 emerge come la Direzione Generale possa essere considerata il principale soggetto che ridistribuisce ricchezza verso i fornitori (57,7% del totale del valore degli ordini evasi nel 2008). La concentrazione della spesa a livello di direzione generale è dovuta al fatto che la direzione rappresenta per talune tipologie di acquisto un fornitore per tutti i compartimenti.



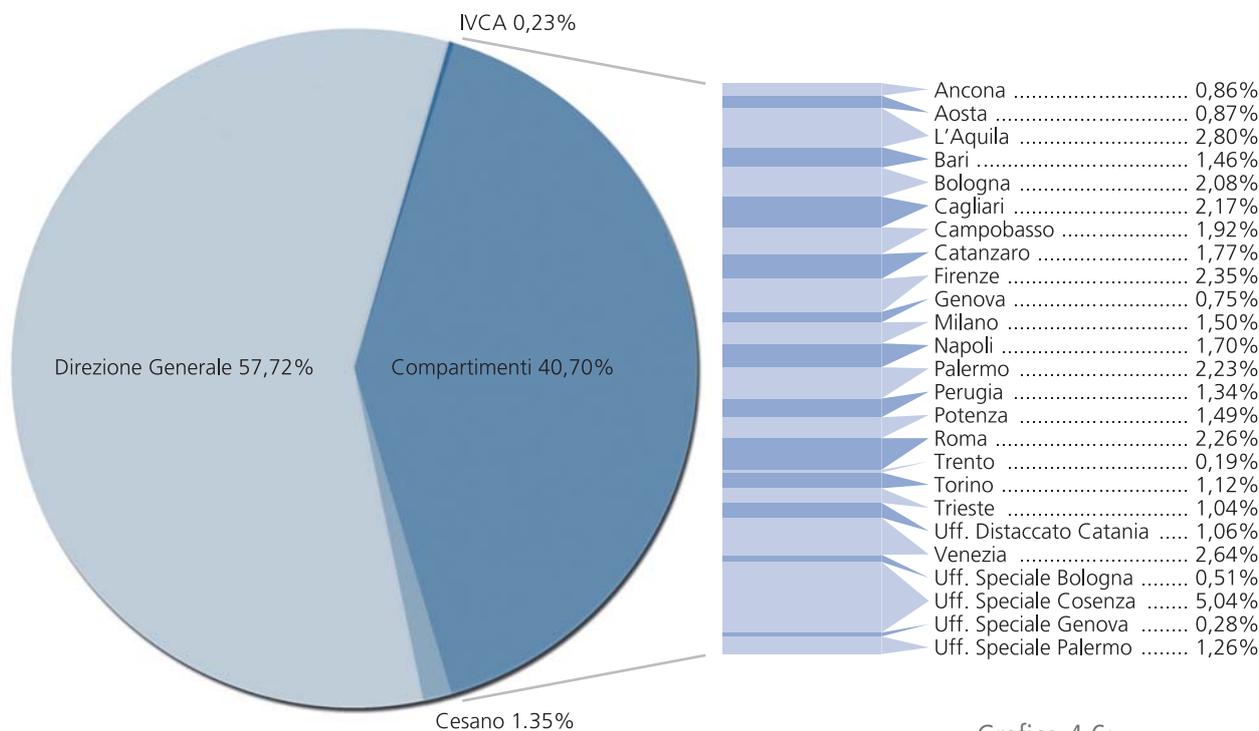


Grafico 4.6: Distribuzione territoriale delle spese

La suddivisione dei fornitori rileva come circa l'83% dei fornitori afferisce ai singoli compartimenti, mentre la spesa è maggiormente concentrata sulla Direzione Generale. Questo fenomeno è spiegabile da due fattori: da un lato i compartimenti, essendo diffusi su tutto il territorio nazionale, utilizzano per i propri approvvigionamenti fornitori diversi anche per lo stesso tipo di fornitura; dall'altro la Direzione Generale, sostenendo spese comuni ai diversi compartimenti, sostiene spese in valore assoluto più elevato ed, effettuando gare per l'assegnazione delle grandi forniture, si rivolge a un numero più contenuto di fornitori.

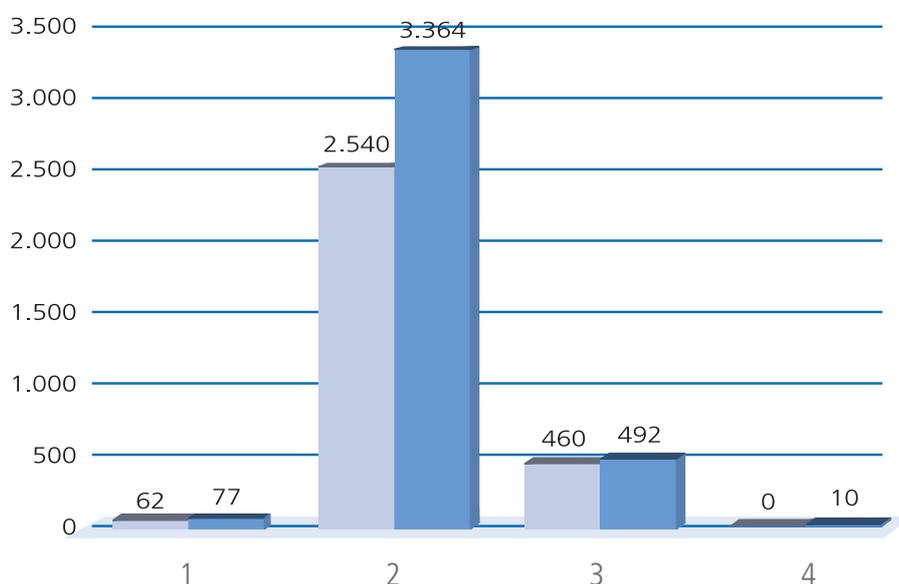


Grafico 4.7: Distribuzione del numero dei fornitori

2007	
1. Cesano	62
2. Compartimenti	2.540
3. Direzione Generale	460
4. IVCA	0
2008	
1. Cesano	77
2. Compartimenti	3.364
3. Direzione Generale	492
4. IVCA	10



## La formazione degli elenchi degli avvocati Anas

La formazione degli elenchi degli avvocati di libero foro cui Anas affida il patrocinio delle cause legali segue specifici criteri, quali:

- essere iscritti all'albo ordinario da tre anni;
- non essere in condizioni di incompatibilità, ossia, non essere difensore di persone giuridiche o enti pubblici che operano quali attori nei confronti di Anas;
- per il diritto amministrativo-contabile essere, abilitati all'esercizio della professione dinnanzi a Magistrature Superiori per evitare avvicendamenti tra i diversi gradi di giudizio.

Inoltre, l'attribuzione degli incarichi defensionali ha luogo da parte delle funzioni aziendali competenti nell'ambito dei professionisti iscritti agli elenchi sulla base dei seguenti principi:

- rotazione dell'attribuzione;
- accettazione di riconoscimenti onorari 10% sotto i minimi tariffari;
- valutazione dell'esperienza già acquisita dal professionista nel settore interessato;
- considerazione della collocazione territoriale del professionista in relazione al foro adito;
- apprezzamento degli esiti degli incarichi affidati in precedenza;
- appartenenza ad elenchi di società assicuratrici, in relazione a cause di responsabilità civile garantite da polizze assicurativa.

## La comunità di riferimento

In questa sezione viene analizzato il complesso delle attività sponsorizzate da Anas a sostegno della comunità nazionale, al fine di rafforzare il legame con la comunità di riferimento. Nell'ottica di un miglioramento della politica sulla responsabilità sociale Anas intende dotarsi di una strategia e di una politica

strutturata programmando gli interventi in campo artistico, culturale, formativo, sportivo e di solidarietà sociale. Ad oggi decisioni sul finanziamento di progetti spot sono assunte con deliberazioni *ad hoc* degli organi preposti.

Le sponsorizzazioni nel 2008 sono state rivolte principalmente ad attività di sensibilizzazione degli utenti ai temi della sicurezza stradale e allo sviluppo del Mezzogiorno, argomenti che rappresentano per l'Anas una priorità, in quanto fermamente convinta della loro importanza per la comunità di riferimento.

A titolo puramente esemplificativo, nel grafico 4.8, si riportano i dati percentuali relativi alle sponsorizzazioni ed alle erogazioni liberali riferiti all'esercizio 2008.

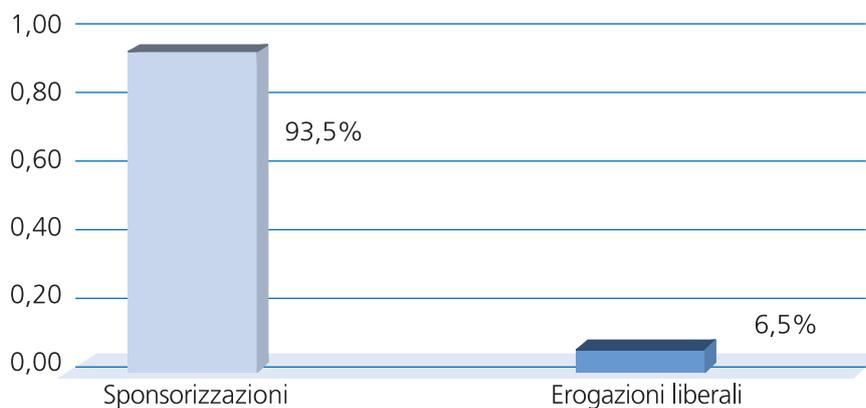


Grafico 4.8: Contributi a favore delle comunità

■ Sponsorizzazioni  
■ Erogazioni liberali

## La responsabilità sociale dei procedimenti espropriativi

L'espropriazione per pubblica utilità è l'istituto giuridico, sancito dalla costituzione italiana, in virtù del quale la pubblica amministrazione può acquisire, per esigenze di interesse pubblico, la proprietà o altro diritto reale su un bene, indipendentemente dalla volontà del suo proprietario, previo pagamento di un indennizzo. L'espropriazione consente alla pubblica amministrazione di sacrificare l'interesse privato in vista di un interesse pubblico superiore. Si considera opera pubblica o di pubblica utilità la realizzazione di quegli interventi volti all'utilizzazione da parte della collettività di beni o di terreni.





La responsabilità sociale di un atto di esproprio può esser letta da un duplice punto di vista:

- dal punto di vista dello Stato, poiché lo scopo dell'atto è di pubblica utilità;
- dal punto di vista dei soggetti che subiscono il procedimento, poiché agli stessi va riconosciuto in misura equa il danno subito, oltre ad uno specifico supporto tecnico ed informativo per affrontare un percorso finalizzato all'assegnazione di nuovi edifici residenziali e/o produttivi.

L'espropriazione da un punto di vista legislativo è retta da due principi fondamentali:

- legalità: i pubblici poteri possono espropriare i beni dei privati solo nei casi previsti dalla legge e solo nel rispetto delle procedure determinate dalle leggi (articolo 23 della costituzione);
- indennizzo: (art. 42, terzo comma) lo Stato deve corrispondere al proprietario espropriato una somma di danaro, determinata anch'essa secondo criteri di legge, che compensi la perdita subita; questa somma non deve essere, per la Corte costituzionale, puramente simbolica, anche se non si richiede che equivalga al prezzo di mercato del bene espropriato.

La disciplina dell'espropriazione per pubblica utilità trova oggi la sua fonte esclusiva nell'ambito dell'ordinamento italiano all'interno del "testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità" (D.P.R. 8 giugno 2001, n° 327), rivisitato dal D.Lgs 27 dicembre 2002, n. 302 e integrato dal D.Lgs 27 dicembre 2004, n. 330 che in attuazione della Legge 27 ottobre 2003, n. 290 ha dettato norme speciali relative alle infrastrutture lineari energetiche. Il nuovo testo unico riunisce in un unico atto normativo tutte le disposizioni prima sparse su circa un centinaio di leggi e regolamenti. Sulla base della nuova normativa sono espropriabili tutti i beni immobili e i diritti relativi a tali beni, al fine di eseguire opere pubbliche o di pubblica utilità.

Il tema degli espropri è particolarmente rilevante per l'economia territoriale poiché il trasferimento di una realtà produttiva può causare sul territorio conseguenze rilevanti in termini di occupazione, scambi commerciali, etc..



Anas opera nella consapevolezza che ogni cittadino consideri la sottrazione all'atto di esproprio un dovere inderogabile di solidarietà politica, economica e sociale.

In tal senso Anas, nella fase di progettazione dell'opera, con il confronto continuo con le istituzioni locali, individua le soluzioni che implicano il minor disagio possibile per la comunità di riferimento, mitigando gli effetti negativi sull'economia e trovando soluzioni compensative ai *gap* causati sull'occupazione dal trasferimento di nuclei produttivi rilevanti. Infatti, Anas nelle fasi di definizione del tracciato delle strade ed opere d'arte, cerca di dialogare sia con i soggetti passivi del procedimento di esproprio e sia con le rappresentanze politiche degli enti locali.

Nel corso del 2008 Anas, a seguito dell'esperienza e del riscontro maturato nel tempo, ha aggiornato la procedura espropriativa, integrando e modificando i modelli seguiti nelle varie fasi della procedura, nonché introducendo nuovi sottoprocessi. Tale aspetto, coniugato all'applicazione del nuovo testo unico sugli espropri, che prevede una diretta partecipazione degli espropriati nelle varie fasi del procedimento di esproprio, ha consentito una marcata riduzione dei contenziosi incardinati sul tema.

Inoltre, in merito alla regolare applicazione delle procedure emanate, sono state effettuate, nel corso dell'anno e per ogni singolo compartimento, una serie di visite, finalizzate anche ad indirizzare e a consigliare gli operatori compartimentali sul giusto procedimento da seguire in tutte le fasi dell'attività espropriativa. Il monitoraggio è stato condotto con l'utilizzo del programma "Esprosit". Sul tema si sono verificati nel corso del 2008 diversi casi critici derivanti dalla necessità di procedere all'esproprio di nuclei abitativi e produttivi "rilevanti" e l'approccio seguito per la gestione del procedimento espropriativo è stato finalizzato alla ricerca di una soluzione condivisa con i diversi portatori di interesse.

## La ricaduta delle infrastrutture sul territorio

Lo sviluppo dell'economia e della qualità stessa della vita sono fortemente condizionati dal modo in cui il bisogno di mobilità delle persone e delle



merci viene soddisfatto dall'offerta trasportistica del Paese, nella consapevolezza che la presenza di una rete infrastrutturale moderna ed adeguata e di servizi di trasporto efficienti contribuiscano ad accrescere il livello competitivo del sistema produttivo nel suo complesso. L'accessibilità di un territorio ha un impatto significativo su:

- (I) l'espansione del mercato locale;
- (II) la riduzione dei prezzi ed l'aumento dei consumi;
- (III) il rilancio delle aree isolate;
- (IV) l'espansione del mercato del lavoro.

Gli effetti prodotti sul sistema economico da interventi di potenziamento infrastrutturale sono tanto maggiori quanto più deficitaria è la situazione di partenza dei servizi e delle infrastrutture di trasporto.

Un programma di potenziamento delle infrastrutture e di miglioramento dei servizi di trasporto rappresenta anche un vero e proprio strumento di politica industriale, in grado di produrre sviluppo economico e occupazionale nei diversi settori della filiera dei trasporti. L'incremento di produttività del sistema economico può essere indotto sia dalla promozione e dal miglioramento dei servizi di trasporto, lasciando invariate le infrastrutture, sia dall'incremento della dotazione infrastrutturale attraverso nuovi investimenti.

Negli scorsi decenni gli insediamenti e gli impianti di trasporto hanno conosciuto una forte crescita caratterizzata da una pianificazione trasportistica supportata dalle cosiddette valutazioni *ex ante* che formulano specifici enunciati sulle ripercussioni future delle infrastrutture sul tessuto territoriale, con particolare riferimento alle conseguenze prodotte sull'ambiente, sull'economia e sul traffico. Seguendo la prassi americana, si sta cercando di dare un giusto peso anche al monitoraggio all'effetto prodotto dalle infrastrutture sul territorio attraverso le cosiddette valutazioni *ex post*.

Il sistema viario esercita un notevole influsso su un triplice livello: locale, regionale e sovra regionale.

A livello locale la costruzione di nuove infrastrutture, pur comportando spesso consumo di suolo, interventi nel paesaggio, frazionamento di aree, pregiudizi per la natura e per le emissioni, e dunque fenomeni in grado di incidere nega-



tivamente sulla dinamica dello sviluppo urbanistico, mediante l'espansione di nodi logistici, il collegamento di ubicazioni di servizi, possono determinare una rivalutazione delle aree urbane e incidere sulla localizzazioni dei posti di lavoro.

Dal punto di vista dell'economia regionale, gli investimenti nelle infrastrutture possono favorire (I) la creazione di corridoi viari con una conseguente concentrazione di posti di lavoro lungo il tracciato, (II) eventuali disgiunzioni o aggregazioni funzionali sotto forma di possibili centralizzazioni o decentramenti di servizi (per esempio il proliferare di centri commerciali ai margini delle città).

Infine, le infrastrutture di trasporto modificano anche le relazioni sovra regionali nel territorio: l'integrazione di città e di regioni rurali, di aree d'insediamento e di ricreazione, come pure l'interrelazione delle città e il collegamento con l'estero, oltre alla conseguente domanda di mobilità.

Tutti gli effetti fin ora descritti possono presentare di volta in volta un proprio decorso temporale: alcuni si manifestano ancor prima della costruzione delle infrastrutture di trasporto, altri si manifestano solo con la messa in esercizio, altri ancora si verificano con un notevole ritardo rispetto all'entrata in esercizio. La manifestazione temporale di tali conseguenze può risultare variamente intenso, ossia: aumentare o diminuire, oppure restare costante nel tempo. Un'analisi dell'impatto effettivo consente di conoscere la dinamica cronologica di diversi tipi di effetti e di usufruire di tali conoscenze per una migliore valutazione preliminare delle nuove misure di pianificazione dei trasporti e del territorio.

## La sicurezza

L'Anas gestisce circa 25 mila chilometri di strade statali e autostradali non a pedaggio ed è il concedente dell'intera rete autostradale a pedaggio.

La necessità di corrispondere una risposta alle diversificate istanze di tutela della collettività nonché l'esigenza di migliorare i rapporti tra l'utenza stradale e il gestore della rete viaria impongono una giusta e decisa valorizzazione delle funzioni di "pubblica utilità" dell'Anas.

L'Anas è protagonista della sicurezza cosiddetta passiva, grazie ai lavori

G.R.I.\G3>PR1



di costruzione di nuovi tratti stradali, sempre piú affidati a progetti innovativi, e grazie all'attività di gestione e di esercizio delle strade e alla costante manutenzione ed ammodernamento della rete viaria, che avviene pur in presenza delle ridotte risorse finanziarie disponibili.

Anas svolge un ruolo importante anche nella sicurezza attiva grazie all'attività di pronto intervento e di regolazione della circolazione svolta dalla direzione esercizio e coordinamento del territorio, recentemente istituita. È in corso un adeguamento di tale servizio che sarà garantito sulle strade di interesse nazionale in modalità h24 e verrà modulato sull'utenza e sul traffico, con la messa in funzione di un *network* di 20 Sale Operative Compartimentali. La concreta realizzazione di tale obiettivo è affidata ad una struttura, il Servizio Infomobilità e Sicurezza Stradale - gerarchicamente dipendente dalla Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio - che gestisce il flusso di tutte le informazioni provenienti dal territorio mediante l'istituzione e l'utilizzo della Sala Operativa Nazionale (SON) - con funzioni di coordinamento - e della rete delle Sale Operative Compartimentali (SOC).

Il sistema delle Sale Operative succitato sta completando l'allestimento tecnologico; al momento sono stati installati in tutte le SOC pareti video su cui visualizzare le immagini provenienti dalle videocamere installate ed in via di installazione sulle strade di interesse nazionale.

Il nuovo modello dell'esercizio interpreta la sala operativa compartimentale come un centro che conosce in tempo reale lo scenario e la dislocazione di uomini e mezzi impiegati sul territorio, e che deve poter disporre di ciascun veicolo sia in termini di intervento operativo, sia in termini di strumento informativo evoluto, capace cioè di permettere ai decisori Anas, presenti in compartimento, o raggiungibili via *Web*, di poter osservare in prima persona la situazione sul posto, grazie alla trasmissione in tempo reale di immagini video da ciascun veicolo.

È quindi in fase di esecuzione un progetto che prevede la realizzazione di un sistema di gestione della flotta aziendale e la videosorveglianza stradale attraverso le Sale Operative Compartimentali e la Sala Operativa Nazionale. Il progetto prevede l'allestimento di 1.000 veicoli con telecamere asportabili che trasmettono i segnali video e dati direttamente alle sale operative, nonché di un localizzatore satellitare che consente l'esatta individuazione del veicolo sulla rete Anas.

La Sala Operativa Compartimentale è infine la cerniera di collegamento



con le strutture periferiche della Polizia Stradale e con tutti i soggetti deputati alle attività di soccorso ed emergenza (Prefetture, Vigili del Fuoco, 118, Protezione Civile, ecc.) nonché il coordinatore delle attività di soccorso meccanico (sulle autostrade e raccordi autostradali); attività queste che a livello nazionale competono alla Sala Operativa Nazionale.

## La sicurezza nella progettazione delle gallerie

L'impatto emotivo sull'opinione pubblica conseguente ai disastri accaduti nel Monte Bianco, nel Tauren Tunnel e nel Sankt Gotthard Tunnel ha determinato l'ampliamento del dibattito sul tema della sicurezza delle gallerie stradali, sollecitando scelte politiche e risposte normative da parte degli stati appartenenti alla Comunità Europea. In questo contesto, l'Italia ha svolto e continua a svolgere un ruolo particolarmente attivo in tema di sicurezza stradale e in particolare in tema di sicurezza delle gallerie.

In particolare, l'Anas, a valle dei disastri citati, ha proposto misure volte a migliorare la sicurezza delle gallerie stradali nazionali con la circolare 7735/1999. La risposta europea alle aspettative di sicurezza richieste dalla collettività è stata la direttiva 54/2004/CE del Parlamento Europeo sui requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della Rete Transeuropea. La direttiva individua gli obiettivi di sicurezza da perseguire, identificando un insieme di parametri di sicurezza da considerare, fissando gruppi di requisiti minimi di sicurezza da soddisfare. A valle della direttiva e in attesa del decreto legislativo di recepimento, Anas ha sviluppato delle linee guida per la definizione di un metodo di progettazione della sicurezza in applicazione della direttiva 54/2004/CE per tutte le gallerie della rete *Tern-transEuropean road network*. Tale metodo di progettazione della sicurezza si basa su un approccio che prevede una precisa metodologia di analisi di rischio di tipo quantitativo, approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che, attraverso la valutazione statistica dei principali fattori che causano incidenti, consenta di individuare gli interventi più opportuni per assicurare determinati livelli di sicurezza.

Le "Linee guida per la progettazione della sicurezza nelle gallerie stradali" definiscono compiutamente il modello di analisi e di quantizzazione del



rischio oltre a fissare prescrizioni che impongono uno *standard* che soddisfi ampiamente i requisiti minimi della direttiva europea per la sicurezza delle gallerie situate nella rete transeuropea.

Lo *standard* in questione è inoltre conforme al decreto ministeriale del 5 novembre 2001 “Norme geometriche e funzionali per la costruzione delle strade”. In questa sede giova sottolineare che, dopo la prima edizione dell’aprile 2005, le “Linee guida per la progettazione della sicurezza nelle gallerie stradali” sono state revisionate in base ai voti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nelle Assemblee Generali del 29 settembre 2005 e del 15 dicembre 2005. Infine, a seguito dell’emanazione del decreto legislativo n. 264/2006 di recepimento della direttiva Europea 54/2004/CE, è stata emessa la versione finale delle linee guida stesse, rese vigenti tramite la circolare Anas 17/2006 ad opera della Direzione Centrale Progettazione.

## I programmi di sicurezza sulla strada e sui cantieri

La sicurezza stradale rappresenta per l’Anas una delle principali priorità, con l’obiettivo entro il 2010 di contribuire fattivamente a ridurre del 50% il numero dei morti e dei feriti sulle strade italiane.

In questo senso, Anas è attivamente impegnata per:

- realizzare banche dati relative all’incidentalità da rendere compatibili nella loro formalizzazione con quelle nazionali (Istat) ed integrabili all’interno del “*catasto strade*” e del “*sistema informativo stradale Anas*” in corso di elaborazione;
- fornire informazioni all’utenza attraverso: sistemi di ITS, schede informative, apposite pagine dedicate all’interno del sito *web* Anas, programmazione e informazione sui cantieri stradali e sulle possibili criticità del traffico;
- effettuare studi della mobilità all’interno della rete di competenza ai fini di una migliore organizzazione dei flussi di traffico nell’ambito territoriale;
- migliorare i livelli di servizio esistenti rispetto alla funzione della strada;
- individuare metodologie per una manutenzione qualificata, programmata e a valore aggiunto come risultato di una migliore sensibilità e cultura nei



confronti della sicurezza (studi e sperimentazioni inerenti l'affidamento in *global service* di alcune fra le attività di manutenzione stradale);

- effettuare attività di ricerca con collaborazioni interdisciplinari e interistituzionali anche attraverso mirati Progetti Pilota utili a sperimentare sul campo possibili procedure di studio e di verifica dei fenomeni innescenti gli eventi incidentali, nonché sistemi e tecnologie innovative, atte a prevenirli.

Riguardo ad una più corretta gestione della manutenzione invernale, l'Anas è da sempre impegnata nel garantire la mobilità durante la stagione invernale con la predisposizione di dettagliati piani neve e mediante la sperimentazione di avanzati sistemi capaci di garantire sempre più interventi tempestivi ed efficienti attraverso il costante monitoraggio ambientale e meteorologico; nonché con sistemi computerizzati di stoccaggio dei cloruri, capaci di velocizzare la distribuzione, garantendo tempi rapidissimi di caricamento dei mezzi spargitori, ed attraverso il controllo remoto della flotta dei mezzi impegnati, della loro dislocazione e del loro stato di esercizio e di efficienza.

Tutte le metodologie individuate consentono di determinare il reale fabbisogno legato alla scala delle priorità con cui gli interventi debbono essere realizzati. Attraverso un'attenta analisi dei risultati ottenuti si definiscono gli approcci tecnico-gestionali in grado di contrastare i livelli di insicurezza presenti sulla rete stradale.

L'Anas, attraverso azioni e sperimentazioni sul campo, è impegnata tra l'altro nel promuovere la diffusione di un atteggiamento di maggiore consapevolezza dell'importanza della strada in termini di capacità di funzione e di mantenimento o di miglioramento delle prestazioni di sicurezza.

In particolare, è fondamentale il ruolo di due particolari organi: la direzione centrale nuove opere e la direzione centrale esercizio e coordinamento. Il primo segue le attività di cantiere dall'avvio dei lavori fino alla consegna dell'opera, e presidia il processo di esecuzione di nuove opere e di manutenzione straordinaria, il coordinamento delle risorse e la verifica di tempi, costi e qualità degli interventi, nel rispetto degli indirizzi definiti e degli accordi istituzionali. Il secondo, assicura la manutenzione delle rete, la sicurezza della circolazione e la tutela del patrimonio stradale, garantendo la sorveglianza e il tempestivo intervento su strade e autostrade in gestione diretta.



Sul cantiere, inoltre, esiste un osservatorio permanente sulla sicurezza, la cui gestione è a livello territoriale. Come previsto dalla normativa, la responsabilità sulla sicurezza in fase di cantierizzazione dell'opera è in capo all'appaltatore sottoposto periodicamente a visite della direzione provinciale del lavoro-servizio ispezione del lavoro.

Il fenomeno dell'incidentalità e del relativo livello di sicurezza appare governabile soprattutto attraverso il controllo e la prevenzione dei comportamenti a rischio da parte dell'utente, nonché grazie all'educazione stradale, al mantenimento in sicurezza ed efficienza del veicolo, alla severità dell'ottenimento della patente di guida ed al controllo della velocità. Lo studio dei dati relativi ai singoli eventi incidentali è di fondamentale importanza. Conoscere le possibili cause di un determinato incidente consente di perseguire le scelte migliori in termini di interventi migliorativi da adottare. Ed è in questo senso che l'Anas si è attivata, oltre che per raccogliere dati in linea diretta, anche per stipulare accordi di collaborazione con gli organismi ufficialmente deputati alla raccolta e alla diffusione dei dati relativi agli incidenti stradali.

In questo ambito l'“*Area sicurezza infrastrutture e cantieri*” dell'Anas, in accordo con il Ministero delle Infrastrutture, ha individuato nel “*Programma per il miglioramento della sicurezza sulla rete stradale nazionale*” una prima serie di “*Tratte critiche*” caratterizzate da alta incidentalità sulle quale realizzare interventi strutturali mirati.

## La gestione delle emergenze

L'Anas, in ottemperanza alla legge 24 febbraio 1992 n. 225, annovera tra i suoi compiti quello di collaborare con il Dipartimento della Protezione Civile Nazionale (DPC) in occasione di eventi che comportino rischi infrastrutturali e/o antropici, assumendo anche, in relazione ai compiti istituzionalmente svolti, un ruolo rilevante nella prevenzione dei rischi e nella gestione delle emergenze, attraverso la partecipazione al Comitato di Emergenza del DPC. Il “Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità” (CCN), istituito con decreto 27 gennaio 2005, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 26 del 2 febbraio 2005, ha il compito di fronteggiare le situazioni di crisi in materia di percorribilità stradale.



Il CCN è una struttura di coordinamento tecnico-amministrativo con il compito di disporre gli interventi operativi, anche di carattere preventivo, per fronteggiare le situazioni di crisi derivanti da avversità atmosferiche o da altri eventi, anche connessi con l'attività dell'uomo, legati alla viabilità stradale ed autostradale e suscettibili di riflessi sul regolare andamento dei servizi e della mobilità generale del Paese. Il Centro è presieduto dal Direttore del Servizio Polizia Stradale ed è composto da un rappresentante del Dipartimento della Pubblica Sicurezza e del Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile, per il Ministero dell'Interno, da un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Dipartimento della Protezione Civile, del Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri, di Ferrovie dello Stato, di Anas, dell'Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori (Aiscat).

Il Centro assicura un flusso costante di comunicazione tra le strutture operative del Servizio Polizia Stradale e la corrispondente struttura dell'Ufficio Gestione delle Emergenze del Dipartimento della Protezione Civile facendo specifico riferimento all'attività di previsione svolta dalla Veglia Meteo e dal Centro funzionale del Dipartimento della Protezione Civile. Inoltre, gestisce le situazioni di crisi della viabilità, assicurando la tempestiva adozione di misure di assistenza e di soccorso; segue l'evoluzione dell'evento, effettuando rilevazioni, analisi e verifiche; acquisisce, per il tramite dei comitati operativi per la viabilità, i necessari elementi conoscitivi e di valutazione su situazioni di rischio in atto o potenziali. In considerazione delle crescenti richieste di collaborazione da parte di queste strutture di Coordinamento, con disposizione del Presidente n. 89 del 30 maggio 2005, nel 2005 è stato istituito il CO.EM. (Coordinamento Emergenza).

In occasione di eventi calamitosi, il CO.EM svolge una preziosa azione di coordinamento, tramite la Sala Operativa Nazionale (SON), gli Uffici Periferici regionali dell'Anas (Compartimenti) ed il Comitato Decisionale Nazionale attivato, fornendo al Dipartimento della Protezione Civile o al Centro di Coordinamento per la viabilità un quadro chiaro, esauriente e continuamente aggiornato sull'evolversi dello stato dell'emergenza.

Peraltro, l'azione del CO.EM non si esaurisce con la gestione dell'emergenza in sé, ma si articola anche nella direzione della prevenzione, at-



traverso la partecipazione ad importanti esercitazioni Nazionali piuttosto che nell'elaborazione di piani di emergenza volte a prevenire, pianificare e testare le diverse sinergie di intervento tra i vari Enti Istituzionali.

Per quanto riguarda le microemergenze (situazioni di criticità circoscritte ad una limitata parte del territorio) queste vengono risolte localmente attraverso l'attivazione delle strutture di emergenza compartimentali che relazionano costantemente alla Sala Operativa Nazionale e quindi al CO.EM circa le problematiche, le soluzioni adottate e i tempi stimati per il ritorno alla normalità.

## L'assistenza e l'informazione all'utenza nei casi di emergenza

G.R.I.\G3>PR3

Uno degli aspetti fondamentali del piano di emergenza riguarda le attività di informazione all'utenza. L'attività di comunicazione, sia in periodi di normalità (informazione preventiva) sia in situazioni di emergenza, è indispensabile per sviluppare la necessaria consapevolezza per una corretta applicazione delle regole e dei comportamenti da adottare nei piani di emergenza. Il sistema territoriale risulta maggiormente vulnerabile rispetto ad un determinato evento quanto più basso è il livello di conoscenza dell'utente rispetto all'evento stesso, al suo modo di manifestarsi e alle azioni necessarie per mitigarne gli effetti dannosi.

Gli obiettivi fondamentali dell'attività di informazione sono stati:

- informare gli utenti/automobilisti riguardo agli eventi e alle situazioni di crisi che possono verificarsi lungo una determinata tratta stradale;
- informare gli utenti/automobilisti sui comportamenti da adottare in caso di emergenza, per radicare una cultura del comportamento indispensabile in casi di emergenza;
- informare e interagire con i *media*, per sviluppare un buon rapporto con la stampa, soprattutto in tempo di normalità.

L'aggiornamento e la diffusione capillare delle notizie sulla viabilità, comprese le condizioni meteo, sono state concordate durante l'emergenza,



tra il responsabile Anas, il responsabile della polizia stradale e la Direzione Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali Anas.

Per la divulgazione delle notizie di propria competenza, Anas utilizza prioritariamente il canale istituzionale CCISS, attraverso gli opportuni collegamenti tra la SOC di Cosenza e la struttura CCISS Anas presso il Centro RAI di Saxa Rubra (Roma) e la direzione relazioni esterne e rapporti istituzionali Anas. Il piano di informazione è articolato in modo da considerare:

- l'utilizzo del sistema Infotrafficco per l'aggiornamento degli eventi in tempo reale sulle condizioni di viabilità e traffico;
- l'utilizzo dei PMV (Pannelli a Messaggio Variabile) per i messaggi agli automobilisti in transito;
- l'utilizzo del portale InfoAnas, per l'aggiornamento (via Internet) in tempo reale sulle condizioni della viabilità e del traffico;
- l'utilizzo del sistema sms per l'aggiornamento agli utenti istituzionali accreditati;
- l'utilizzo del portale televideo RAI;
- i collegamenti in diretti su Isoradio-Ondaverde-*Network* locali e nazionali;
- il potenziamento del *Call Center* e del Numero Verde Anas 800.290092.

La Direzione Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali Anas attiva i contatti con le reti televisive nazionali e locali, le emittenti radiofoniche diffuse sul territorio, le fonti giornalistiche e i media nazionali in genere, con l'obiettivo di divulgare un'informazione completa e tempestiva, specie in caso di emergenza.

## I programmi di guida responsabile

L'attività di Anas nell'ambito della sicurezza stradale non si limita unicamente alle politiche di intervento e di manutenzione delle strade, ma sviluppa una politica concreta di formazione degli utenti della strada e

G.R.I.\G3>PR3



conseguentemente di prevenzione degli incidenti stradali. Nel corso del 2008, di concerto con Enti pubblici ed associazioni, ha promosso diverse campagne per sensibilizzare sui temi della guida responsabile sia gli utenti della strada attuali che i futuri utilizzatori.

Di seguito riportiamo una serie di iniziative intraprese da Anas nel corso del 2008 per quanto riguarda i temi di guida responsabile.

### *Campagna per la sicurezza in galleria 2008*

In galleria aumenta del 50% la pericolosità degli incidenti stradali: i sinistri risultano più gravi a causa della mancanza di adeguati spazi di fuga, oltre che per la criticità gestionale delle emergenze. Più della metà dei tunnel della rete transeuropea si trova in Italia, ma il nostro Paese è fanalino di coda della graduatoria stilata da EuroTAP (*European Tunnel Assessment Programme*), il programma internazionale per la sicurezza stradale in galleria che vede la partecipazione dell'ACI e di altri 11 Automobile Club europei. I risultati delle 22 gallerie italiane esaminate fino al 2008 delineano uno scenario critico per gli automobilisti: mentre il 78% dei tunnel testati in Europa è stato giudicato positivamente, la quota dei promossi in Italia si ferma al 36%. Nel 2009 EuroTAP non ha previsto di effettuare test in Italia. Per questo motivo ACI e Anas a fine 2008 hanno presentato la proposta di un programma autonomo di test sui tunnel italiani da svolgere nel 2009-2010. L'obiettivo è il costante monitoraggio delle gallerie per stimolare un processo virtuoso di miglioramento degli standard di sicurezza della rete stradale. I test, rigorosamente indipendenti, saranno condotti dall'ACI senza alcuna ingerenza tra chi effettua l'indagine e il gestore del tunnel, in un'ottica di collaborazione con la Commissione Gallerie istituita presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

### *ACI e Anas insieme per la formazione dei conducenti alla sicurezza nelle gallerie*

Oltre alla sicurezza delle infrastrutture, l'impegno ACI-Anas mira anche alla formazione degli utenti. Per stimolare una nuova cultura della mobilità responsabile, si è articolato nel corso dell'anno 2008 una campagna di sensibilizzazione per la sicurezza nei tunnel che ha previsto la pubblicazio-

ne di un video formativo sui siti [www.aci.it](http://www.aci.it) e [www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it), dove è stato anche possibile sviluppare le proprie capacità di guida in galleria con un innovativo simulatore virtuale. Lungo le autostrade, in molte stazioni di servizio e nelle autoscuole dell'ACI è stato inoltre distribuito un depliant, sviluppato con la Commissione Europea, con utili consigli di guida in galleria e le principali regole di comportamento in caso di emergenza.

### *Patrocinio e sponsorizzazione di "Io Guido Sobrio", la campagna itinerante per i giovani*

L'Anas ha aderito alla campagna "Io Guido Sobrio" dal 2008, un progetto pilota che potrà essere esteso a livello nazionale attraverso il coinvolgimento delle scuole, nella convinzione che la sicurezza stradale richieda un'opera di prevenzione e di informazione rivolta specificamente ai giovani. Il progetto itinerante sulla sicurezza stradale e guida sicura "Io Guido Sobrio", è stato promosso dall'Associazione "i Meridiani" in collaborazione con l'Anas, l'AcI, la Prefettura di Salerno, l'Assessorato provinciale ai Trasporti di Salerno e tutti i Corpi armati dello Stato.

L'adesione dell'Anas a questa campagna non è affatto casuale ma è frutto di una scelta meditata e consapevole, perché i progetti che sono collegati agli aspetti sociali non possono che nascere ed organizzarsi nel territorio attraverso forme partecipative che obbligatoriamente non possono essere quelle del puro professionismo ma devono essere quelle del coinvolgimento degli enti locali, delle associazioni di volontari, delle Forze dell'Ordine, delle Associazioni di categoria, dell'AcI, e naturalmente degli istituti scolastici, ovviamente in stretto coordinamento e collaborazione con la Prefettura. È una scelta che l'Anas condivide, anche perché il progetto elaborato dall'associazione "i Meridiani" si è sviluppato con grande successo nell'ambito di tutta la provincia di Salerno, come segnalato dalle autorità locali oltre che dalla Prefettura, presentandosi come un progetto-pilota a livello nazionale per la diffusione della cultura della sicurezza stradale.

L'innalzamento dei livelli di sicurezza non si può raggiungere solo attraverso la repressione dei comportamenti di guida sbagliati e attraverso l'inasprimento delle regole del codice della strada. Ogni giorno in Italia, infatti, si verificano in media 652 incidenti stradali, che provocano la morte di 16





persone e il ferimento di altre 912. Si tratta della prima causa di morte per le fasce d'età comprese tra i 15 ed i 35 anni. Un fattore importante su cui si deve agire è la strada. Per questo motivo l'Anas è impegnata in prima linea in questo enorme lavoro di ammodernamento delle infrastrutture.

## Il personale

G.R.I.\G3>LA1, LA2

La creazione di ricchezza che l'azienda è in grado di assicurare per tutti gli *stakeholder* e la qualità dei servizi offerti ai clienti pubblici e privati dipende in grande misura dal livello di preparazione, dall'esperienza, dal grado di motivazione e condivisione degli obiettivi aziendali da parte del personale a tutti i livelli.

L'Anas considera i suoi dipendenti e collaboratori come uno stakeholder particolarmente importante, depositario del capitale umano dell'Azienda e quindi meritevole di politiche di fidelizzazione e di programmi di formazione interna.

Data la rilevante importanza che riveste il personale per Anas, essa si propone di:

- accrescere la qualità delle prestazioni delle risorse attraverso percorsi formativi studiati *ad hoc*;
- costruire un sistema organizzato ed efficace di valutazione, con un monitoraggio degli investimenti formativi effettuati;
- aumentare il senso di responsabilità in termini di appartenenza all'Azienda e rafforzare la cultura dell'interfunzionalità.

Al 31 dicembre 2008 Anas ha un organico complessivo di 6.630 persone. Nella seguente tabella si riportano i dati relativi alla distribuzione del personale in base al livello professionale e al tipo di contratto.

**Tabella 4.13:** Distribuzione dei lavoratori per livello e tipo di contratto

	<b>Maschi</b>	<b>Femmine</b>	<b>Totale</b>
Dirigente	143	31	174
Quadro	1.139	418	1.557
Impiegato	4.102	767	4.869
Altri	22	8	30
<b>Totale</b>	<b>5.406</b>	<b>1.224</b>	<b>6.630</b>
Tempo Indeterminato	4.690	1.108	5.798
Tempo Determinato	716	116	832
<b>Totale</b>	<b>5.406</b>	<b>1.224</b>	<b>6.630</b>
Inserimento	21	66	87
Apprendistato	16	10	26
<b>Totale</b>	<b>37</b>	<b>76</b>	<b>113</b>
di cui Part Time	622	45	667

Nel 2008 sono stati siglati anche altri 86 contratti di somministrazione lavoro/ collaborazione/ progetto.

Nelle seguenti tabelle sono invece riportati i dati relativi alla distribuzione territoriale delle risorse, e nello specifico, la tabella 4.14 mostra i dati sulla distribuzione delle risorse all'interno della Direzione Generale, mentre la tabella 4.15 effettua una distribuzione del personale per compartimenti.

**Tabella 4.14:** Distribuzione del personale all'interno della Direzione Generale

<b>Direzione Generale</b>	<b>Maschi</b>	<b>Femmine</b>	<b>Totale</b>
Staff Presidenza	10	7	17
Affari Societari e Segreteria CDA	3	13	16
Dir Centr Risorse Umane e Affari Generali	153	100	253
Dir Centr Relazioni Esterne e Rapp Istituzionali	23	32	55
Internal Auditing	12	8	20
Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali	39	23	62
Pianificazione Strategica	10	1	11
Sistemi Informativi	41	16	57
Legalità e Trasparenza	1	2	3
Nucleo Operativo di Sicurezza	2	1	3
CGAFC - staff	6	7	13
CGAFC - Acquisizione del Patrimonio	6	3	9
CGAFC - Commerciale	33	10	43
CGAFC - Controllo di Gestione	4	6	10
CGAFC - Dir Centr Amministrazione e Finanza	48	53	101
CGAFC - Dir Cent Finanza di Progetto e Concess Autostradali	15	18	33
CGAFC - Internazionale	15	7	22
CGAFC - Partecipazioni Societarie	1	3	4
CGLP - staff	4	5	9
CGLP - Dir Centr Legale e Contenzioso	31	61	92
CGLP - Acquisti	23	9	32
CGLP - Gare e Contratti	13	18	31
CGT - staff	48	14	62
CGT - Dir Centr Esercizio e Coord Territorio	46	15	61
CGT - Dir Centr Nuove Costruzioni	61	33	94
CGT - Dir Centr Progettazione	78	35	113
CGT - Ricerca e Innovazione	68	16	84
Personale Distaccato	15	5	20
<b>Totale</b>	<b>809</b>	<b>521</b>	<b>1.330</b>



**Tabella 4.15:** Distribuzione del personale per compartimenti ed altri uffici territoriali

	Maschi	Femmine	Totale
Direzione Generale	809	521	1.330
Compartimento di Ancona	111	20	131
Compartimento di Aosta	43	6	49
Compartimento de L'Aquila	247	39	286
Compartimento di Bari	189	27	216
Compartimento di Bologna	85	37	122
Compartimento di Cagliari	499	56	555
Compartimento di Campobasso	164	19	183
Compartimento di Catanzaro	398	51	449
Compartimento di Firenze	125	28	153
Compartimento di Genova	44	15	59
Compartimento di Milano	151	38	189
Compartimento di Napoli	410	44	454
Compartimento di Perugia	139	20	159
Compartimento di Potenza	165	27	192
Compartimento di Roma	298	73	371
Compartimento di Torino	120	26	146
Compartimento di Trieste	39	16	55
Compartimento di Venezia	135	26	161
Ufficio Autostradale per la SA RC	606	49	655
Ufficio Ispettivo Territoriale Bologna	13	5	18
Ufficio Ispettivo Territoriale Catania	12	4	16
Ufficio Ispettivo Territoriale Genova	8	3	11
Ufficio Ispettivo Territoriale Roma	1	-	1
Direzione Regionale Sicilia	595	74	669
<b>Totale</b>	<b>5.406</b>	<b>1.224</b>	<b>6.630</b>

G.R.I.\G3>EC7 Come si evince dalla tabella sopra indicata Anas, ha una politica di assunzione del personale che contribuisce allo sviluppo occupazionale del territorio, interessato dagli interventi infrastrutturali.

Nel 2008 è proseguito l'esodo volontario, finalizzato a prolungare il piano di incentivazione all'esodo realizzato nel corso del biennio 2006-2007. L'esodo ha comportato un aumento della scolarità in azienda, un aumento delle risorse inquadrate nei livelli medio bassi nonché la riduzione dell'età media. I dipendenti usciti in esodo volontario sono complessivamente 932, di cui 535 (57%) con assunzione del figlio e 397 (43%) con incentivo economico.

Nel corso del 2008 le assunzioni e le cessazioni dei rapporti di lavoro sono state soggette alla seguente dinamica:

**Tabella 4.16:** Numero di assunzioni nell'anno per qualifica

	Maschi	Femmine	Totale
Dirigente	8	1	9
Quadro	25	9	34
Impiegato	731	122	853
Altri	26	21	47
<b>Totale</b>	<b>790</b>	<b>153</b>	<b>943</b>
Tempo Indeterminato	164	77	241
Tempo Determinato	626	76	702
<b>Totale</b>	<b>790</b>	<b>153</b>	<b>943</b>
Inserimento	21	38	59
di cui Part Time	506	5	511

**Tabella 4.17:** Uscite nel 2008

Motivo	Maschi	Femmine	Totale
Decesso	7	-	7
Dimissioni	221	24	245
Dispensa	18	2	20
Licenz. no sup. periodo di prova	1	-	1
Licenziamento giusta causa	6	-	6
Licenziamento per superato comporta	1	-	1
Passaggio a P.A.	139	18	157
Pensionamento per limiti d'età	17	2	19
Rilascio personale non dipendente	21	19	40
Scadenza termini	1	-	1
Scadenza termini (Stagionale)	382	-	382
Verbale di Conciliazione	3	1	4
<b>Totale complessivo</b>	<b>817</b>	<b>66</b>	<b>883</b>

**Dipendenti a tempo Indeterminato**

Motivo	Maschi	Femmine	Totale
Decesso	6	-	6
Dimissioni	213	24	237
Dispensa	18	2	20
Licenziamento giusta causa	6	-	6
Licenziamento per superato comporta	1	-	1
Passaggio a P.A.	139	18	157
Pensionamento per limiti d'età	17	2	19
Verbale di Conciliazione	3	1	4
<b>Totale complessivo</b>	<b>403</b>	<b>47</b>	<b>450</b>

**Dipendenti a tempo Determinato**

Motivo	Maschi	Femmine	Totale
Decesso	1	-	1
Dimissioni	8	-	8
Licenz. no sup. periodo prova	1	-	1
Rilascio personale non dipendente	21	19	40
Scadenza termini	1	-	1
Scadenza termini (Stagionale)	382	-	382
<b>Totale complessivo</b>	<b>414</b>	<b>19</b>	<b>433</b>





Di seguito vengono riportate i grafici relativi alla distribuzione del personale suddiviso per fascia di età (Grafico 4.9) e per anzianità aziendale (Grafico 4.10).

Grafico 4.9:  
Distribuzione  
del personale  
per fascia d'età

- fino a 30 anni
- da 31 a 40 anni
- da 41 a 50 anni
- oltre 50 anni

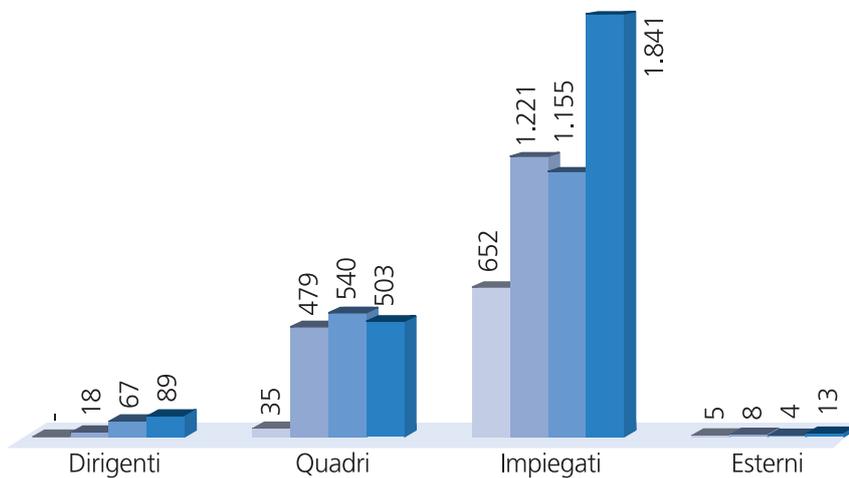
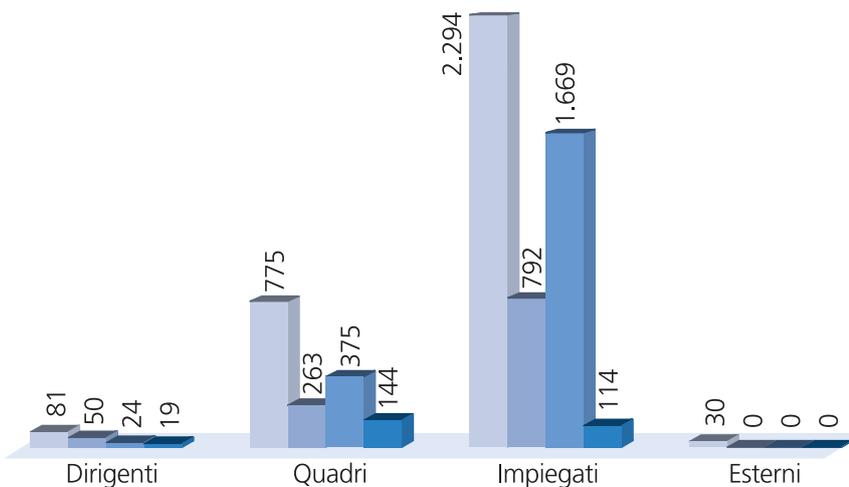


Grafico 4.10:  
Distribuzione  
del personale  
per anzianità aziendale

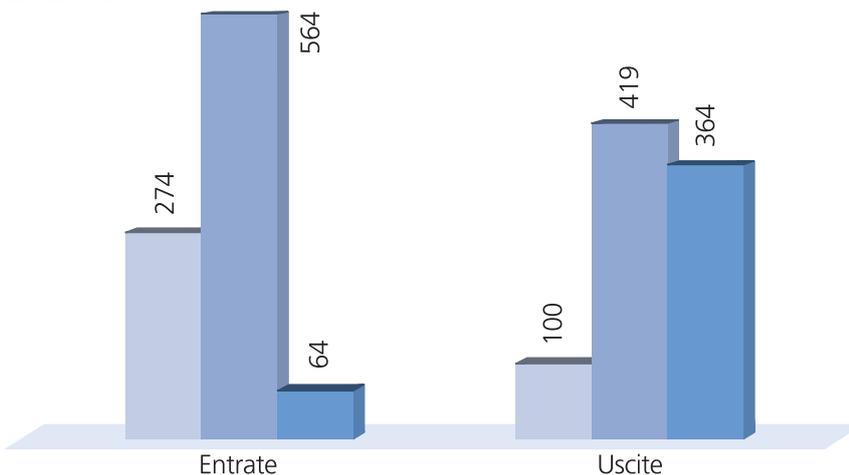
- fino a 10 anni
- da 11 a 20 anni
- da 21 a 30 anni
- oltre 30 anni



Nel seguente grafico è invece rappresentato il turnover del personale per fascia di età.

Grafico 4.11:  
Turnover del personale  
per fasce di età

- < 30 anni
- 30 - 50 anni
- > 50 anni



Il tasso di turnover del personale è stato nel 2008 del 27%, mentre per il 2007 si attestava al 29%. I dati mostrano l'elevata mobilità del personale in azienda, segno di politiche del personale efficienti ed attente alle esigenze dei dipendenti e della società.

Oltre al personale ordinario dipendente ed alla forma di impiego part-time, si segnala anche quella relativa al personale distaccato, i cui adempimenti economici sono stabiliti dalla normativa di riferimento. La tabella 4.18 riporta la distribuzione di questa particolare tipologia di impiego specificando la *Business Unit* di appartenenza e l'azienda o amministrazione pubblica distaccante.

**Tabella 4.18:** Numero e percentuale di personale distaccato, adempimenti normativi e economici seguiti per il personale distaccato

<b>Sede Distaccamento</b>	<b>Business Unit</b>	<b>Maschi</b>	<b>Femmine</b>	<b>Totale</b>
A.I.P.C.R.	Direzione Generale	2	2	4
Autor Vigil Contratti Pubblici Lavori	Direzione Generale	1	-	1
Ministero dello Sviluppo Economico	Direzione Generale	1	-	1
Ministero Infrastrutture	Direzione Generale	2	-	2
Soc. Quadrilatero S.p.A.	Direzione Generale	8	3	11
Stretto di Messina S.p.A.	Direzione Generale	1	-	1
<b>Totale</b>		<b>15</b>	<b>5</b>	<b>20</b>



## La riqualificazione e la formazione delle risorse umane

La Direzione Centrale Risorse Umane e Affari Generali in qualità di *partner* strategico a supporto delle diverse unità aziendali ha lavorato per diffondere a seguito della trasformazione di Anas in S.p.A. una rinnovata cultura aziendale, promuovendo un processo di adeguamento delle competenze del capitale umano.

G.R.I.\G3>LA11

L'attività di formazione e di aggiornamento costituisce un diritto per i lavoratori ed un investimento per l'Azienda, in quanto funzionale alla piena realizzazione e allo sviluppo delle professionalità.



Entro il 31 ottobre antecedente a ciascun anno finanziario di riferimento, l'Anas elabora il programma formativo nel quale sono definiti:

- gli obiettivi formativi assunti come prioritari a livello nazionale, anche sulla base delle indicazioni provenienti dalle diverse strutture dell'Anas, con particolare riferimento ai processi di innovazione;
- gli *standard* organizzativi e di costo da privilegiare per i diversi tipi di intervento formativo;
- l'utilizzo di materiali formativi già prodotti e validati e circa le modalità per la loro eventuale implementazione, riproduzione e diffusione;
- le azioni positive in materia di formazione previste dalla legge 125/91;
- i criteri per l'individuazione dei destinatari della formazione.

La formazione all'interno dell'Azienda coinvolge trasversalmente tutti i livelli e le figure professionali e si distingue in:

1. formazione permanente, tesa a fornire gli strumenti utili per perseguire le tappe fondamentali del percorso professionale (tra le attività realizzate indichiamo a titolo esemplificativo: i seminari promossi per l'Area Legale accreditati dal Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Roma con il riconoscimento di crediti formativi, per rispondere alle esigenze di formazione continua prevista dal Consiglio Nazionale Forense per gli avvocati; i corsi destinati al Personale dell'Area Tecnica, finalizzati sia all'abilitazione all'esercizio dell'attività di "Coordinatore per la progettazione e Coordinatore per l'esecuzione dei lavori", che all'aggiornamento del personale già abilitato, di cui all'art. 98 e all'allegato XIV del Decreto Legislativo 9 aprile 2008 n. 81).
2. formazione ad hoc che scaturisce da specifiche esigenze, spesso legate ai mutamenti di scenario (tra le attività realizzate indichiamo a titolo esemplificativo il corso di formazione sulle attività di informazione e comunicazione degli Uffici URP Anas, organizzato in collaborazione con una Istituzione universitaria. Al termine del corso è stata prevista una prova d'esame, al superamento della quale sono stati riconosciuti 16 crediti formativi).

Gli interventi formativi spaziano da contenuti prettamente tecnici a tematiche



manageriali di più ampio respiro, capaci di supportare i cambiamenti organizzativi e culturali, soprattutto in termini di strumenti e metodologie gestionali. Al fine di colmare l'intero *gap* formativo Anas ha individuato 9 macroaree caratterizzate da altrettante aree formative di interesse, in termini di conoscenze tecnico specialistiche e capacità richieste da intendersi come comportamenti attesi dall'organizzazione in funzione dell'area professionale di appartenenza.

Nelle attività formative sono coinvolte, accanto ai docenti esterni di alto profilo afferenti al mondo universitario e ai centri di eccellenza, professionalità interne in veste di esperti della materia; l'*expertise* dei formatori esterni, necessaria per cogliere gli stimoli e i cambiamenti dello scenario di riferimento, viene così integrata da una prospettiva interna all'Azienda per favorire la condivisione, diffusione, e capitalizzazione del *know how* e delle buone prassi di chi vi opera quotidianamente. In particolare, i piani formativi sono redatti in base alla percezione del fabbisogno interno annuale che si svolge ogni anno e coinvolge tutte le strutture aziendali, su tutto il territorio nazionale.

Per garantire un monitoraggio costante delle attività poste in essere ed avere un *feedback* da parte del cliente interno, ogni intervento formativo viene valutato somministrando ai partecipanti un questionario di soddisfazione che indaga i seguenti parametri di valutazione: i contenuti proposti, le metodologie didattiche adottate, il clima relazionale d'aula, i docenti coinvolti e la sistemazione logistica.

Nell'esercizio 2008, gli investimenti in formazione hanno riguardato diverse iniziative:

- ***E-learning***

Con l'obiettivo di arrivare all'integrazione degli strumenti di *e-learning* nella formazione tradizionale, sono state sviluppate specifiche soluzioni applicativo-tecnologiche, attraverso la dotazione di un *Learning Management System* (LMS) open source, ovvero una piattaforma applicativa che permette l'erogazione dei corsi in modalità on line, l'iscrizione dei corsisti e il tracciamento delle attività, la creazione di gruppi di discussione.

- ***Formazione finanziata***

È stato realizzato il secondo seminario destinato alla dirigenza Anas attraverso la partecipazione ai bandi promossi dal Fondo Interprofessionale



FONDIR che promuove e finanzia Piani di Formazione per i Dirigenti delle imprese del settore terziario.

• *Centro formazione Anas*

L'intensa attività di formazione, ormai consolidata, ha creato le condizioni affinché il Consiglio di Amministrazione approvasse la realizzazione del "Centro Formazione Anas", riqualificando l'immobile sito in Roma via Tiburtina n. 44. Il Centro, attraverso un coinvolgimento sistemico e strutturato delle migliori Risorse di Anas afferenti alle diverse funzioni aziendali, potrà divenire il Polo di eccellenza per la formazione tecnico specialistica in materia di progettazione, costruzione e manutenzione stradale, per la gestione di gare, per l'affidamento di lavori e servizi, per la formazione manageriale di dirigenti e quadri, per la formazione continua dei dipendenti, diventando il punto di riferimento per le Amministrazioni Pubbliche e i gestori di infrastrutture, sugli aspetti tecnici, giuridici e finanziari.

Nel corso dell'anno si sono tenuti anche dei corsi di formazione aventi ad oggetto i temi dello stress da lavoro.

Nel corso del 2008 sono stati avviati e conclusi, tra l'altro, dei programmi di formazione dedicati specificatamente ai responsabili delle gallerie.

**Tabella 4.19:** Elenco delle principali attività di formazione per aree tematiche

<b>Tipologia di formazione</b>	<b>Numero partecipanti</b>	<b>Ore</b>
Amministrativo - contabile	339	6.096
Appalti e lavori	124	2.848
Codice della strada e sicurezza stradale	469	11.656
Giuridico - normativa	280	4.404
Informatica e Telematica	292	4.371
Lingue straniere	5	400
Risorse umane, management e organizzazione aziendale	664	11.765
Sicurezza nei luoghi di lavoro	938	9.298
<b>Totale</b>	<b>3.111</b>	<b>50.838</b>

**Tabella 4.20:** Ore di formazione medie pro-capite al lordo e al netto della formazione obbligatoria

	<b>Numero partecipanti</b>	<b>Ore formazione totale</b>
Dirigenti	240	17,02
Quadri	947	18,16
Impiegati	1.217	15,85
<b>Totale</b>	<b>2.404</b>	<b>51</b>

G.R.I.\G3>LA10

**Tabella 4.21:** Costi di formazione per aree tematiche

Descrizione	Euro
Amministrativo - contabile	141.467
Appalti e lavori	70.060
Codice della strada e sicurezza stradale	10.468
Giuridico - normativa	158.163
Informatica e Telematica	76.945
Lingue straniere	10.364
Risorse umane, management e organizzazione aziendale	356.422
Sicurezza nei luoghi di lavoro	183.287
<b>Totale</b>	<b>1.007.175</b>

G.R.I.\G3>LA8

## Il sistema retributivo e di incentivazione

La retribuzione del personale dell'Anas è individuata sulla base dei seguenti criteri:

G.R.I.\G3>LA12

1. garantire il recupero del potere di acquisto dei salari;
2. riconoscere la professionalità e la responsabilità;
3. assicurare connessione una retribuzione correlata al livello della prestazione individuale;
4. accertare il conseguimento dei risultati di efficienza e qualità del servizio.

La retribuzione è strutturata in fissa e variabile.

La retribuzione fissa comprende: minimo tabellare, indennità integrativa speciale (contingenza), tredicesima mensilità, indennità operativa, retribuzione individuale di anzianità, aumenti periodici di anzianità, arricchimen-





to esperienza professionale, elemento distinto della retribuzione, elemento retributivo differenziato, assegno “*ad personam*” non riassorbibile.

All’atto dell’eventuale passaggio in una diversa posizione organizzativa o in una Area superiore sarà conservata la retribuzione individuale di anzianità, l’arricchimento per esperienza professionale in godimento, l’elemento distinto della retribuzione, l’elemento retributivo differenziato e l’assegno “*ad personam*”.

La retribuzione variabile comprende: straordinario, maggiorazioni orarie, premio di produzione, trasferta, indennità di turnazione, reperibilità, bilinguismo, rischio, maneggio valori, indennità di funzione e di zona.

Il pagamento della retribuzione è effettuato, principalmente tramite l’accredito in conto corrente bancario o postale, il giorno 27 di ogni mese relativamente al mese stesso.

Per ciò che riguarda il sistema di incentivazione del personale, nel corso dell’esercizio 2008 sono state promosse una serie di iniziative:

- la riduzione dell’orario di lavoro per i dipendenti con bambini di età inferiore ai 3 anni (non retribuito);
- il sistema dei sussidi, (per particolari causali familiari e/o di salute);
- il centro estivo (mediante contribuzione).

Rispetto alle previsioni contrattuali l’Anas ha implementato in via sperimentale dal 2006 per le sole posizioni dirigenziali, una retribuzione variabile legata al conseguimento di risultati-obiettivo.

G.R.I.\G3>4.5

La retribuzione variabile, detta anche *Management By Objective* (M.B.O.), intende focalizzare il management sul contributo di ciascuno ai fini del conseguimento dei risultati attesi dall’Azienda nel suo complesso. Nella seguente tabella sono confrontati i dati quantitativi relativi agli ultimi due anni riguardanti questa politica retributiva variabile.

**Tabella 4.22:** Percentuale di risorse con MBO

Anno	Totale Dipendenti	Totale Dirigenti	Totale Dirigenti Con Mbo	% Popolazione Con Mbo	Costo Mbo Azienda	Costo Pro Capite
2007	5794	177	157	2,71%	€ 4.236.960	€ 26.987
2008	5798	168	157	2,71%	€ 4.589.615	€ 29.233

Per il 2008 il costo del lavoro è stato pari a 350.870.871 €, così suddiviso: G.R.I.\G3>LA14

**Tabella 4.23:** Costo del lavoro

Importi in €		
Descrizione	2008	
Salari e stipendi	266.037.919	
Oneri sociali	73.711.028	
Trattamento di fine rapporto	9.583.934	
Altri costi del personale	1.537.990	
<b>Totale</b>	<b>350.870.871</b>	

Costo medio annuo del personale suddiviso per categoria	2008	
	Maschi	Femmine
Dirigenti	109.738	101.083
Quadri	47.703	47.743
Impiegati	30.024	30.327

Infine, si evidenzia che ai dipendenti sono garantite delle coperture assicurative integrative tramite il ricorso a fondi pensioni gestiti da primarie società assicurative o associazioni di categoria. G.R.I.\G3>EC3

## Il nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro del personale dipendente Anas

In data 4 febbraio 2009 è stato sottoscritto tra l'Anas e le OO.SS. firmatarie del contratto collettivo nazionale di lavoro di tutto il personale dipendente Anas, un accordo di fondamentale importanza strategica, anche nell'ottica del conseguimento degli incrementi di produttività ed efficienza nelle attività aziendali, condizione imprescindibile per la ricerca degli equilibri nell'economia gestionale, attraverso il quale si è realizzato il superamento della tradizionale rigidità in tema di orario di lavoro, mediante l'introduzione della possibilità di aumentare della durata media della prestazione lavorativa rispetto alle previsioni contrattuali. È stato infatti concordato, in via sperimentale, un incremento dell'orario medio settimanale da 35 a 36 ore per il personale dell'esercizio turnista h/24 da aprile 2009 ad aprile 2010 cui consegue un incremento di oltre 25.000 ore annue di lavoro ordinario, che, a parità di retribuzione, consente di non incrementare l'organico o supplire con il lavoro straordinario.

Proprio perché Anas è dotata di un proprio contratto, risulta difficile effettuare delle comparazioni con i contratti collettivi nazionali di altri settori, tuttavia il livello salariale dei neo assunti è in linea con i livelli retributivi di settore. G.R.I.\G3>EC5





## La selezione, l'assunzione e la gestione del personale

G.R.I.\G3>LA4, LA5

Il processo di selezione, assunzione e gestione del personale è definito nel regolamento interno ai sensi e per effetti degli art. 18, L. 133/08 e s.m.i. della L. 68/99 e nel rispetto di quanto prescritto dal CCNL di lavoro dei dipendenti Anas, rinnovato in data 26/07/07, nonché dai principi di pubblicità, trasparenza ed imparzialità. Esso si basa su una serie di *step* procedurali:

- individuazione della carenza di posizioni;
- autorizzazione all'avvio delle procedura di assunzione dal vertice aziendale;
- avvio della selezione esterna con un iter selettivo basato su una preselezione dei curricula vitae;
- espletamento di colloqui secondo criteri di selezione dei candidati finalizzati a valutare l'adeguatezza e l'idoneità dei candidati rispetto alle necessità interne.

Per il 2008 si sono registrati 211 passaggi di livello tra il personale.

## La sicurezza e la salute sui luoghi di lavoro

La responsabilità in materia di sicurezza, formazione, gestione del personale è ripartita in base al sistema delle deleghe previsto. In tal senso, il Capo Compartimento rappresenta il datore di lavoro per i dipendenti dei compartimenti, mentre il datore di lavoro per i dipendenti della Direzione Generale è il responsabile dell'Unità di Coordinamento per la sicurezza.

G.R.I.\G3>LA9

I temi della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro sono gestiti in maniera attenta e tempestiva da una specifica unità che effettua un monitoraggio sui sistemi adottati dalla società e sulla conformità degli stessi al dettato legislativo.

L'Anas assume tutte le iniziative per garantire l'applicazione delle norme vigenti in materia, in applicazione di quanto disposto anche dall'art.9 della L.300/70, nonché del D. Lgs. 626/94 e successive modificazioni.

Sia a livello centrale sia a livello periferico gli Organismi paritetici hanno il compito di:

- costituire un osservatorio sulle condizioni ambientali, socio-sanitarie ed organizzative nonché sui fenomeni che costituiscono causa di infortunio malattie derivanti dal servizio;
- proporre tutte le iniziative informative o formative sulla materia nei confronti dei lavoratori, a norma anche dell'art.20 del D. Lgs. 626/94;
- avviare studi, ricerche e proposte per l'individuazione degli ambiti di applicazione del decreto 11 agosto 1993, n.374 e successive modificazioni, sia per l'individuazione di soluzioni interne, sia per investire della problematica gli organi esterni preposti;
- dirimere, in prima istanza, le controversie sorte sull'applicazione dei diritti di rappresentanza, informazione e formazione previsti dalle norme vigenti.

L'Anas, a sostegno della politica per la sicurezza e la salute dei lavoratori, si è dotata di un modello organizzativo gestionale (MOG) che ha previsto l'istituzione di un ufficio centrale sulla sicurezza, garantito dal coordinatore, nominato dal Vertice Aziendale. Il sistema di sicurezza adottato dall'Anas risponde ai requisiti del "British Standard OHS". Gli infortuni sul lavoro sono quantificati e monitorati attraverso il libro unico sul lavoro e con la redazione di report su base compartimentale; che per ogni incidente occorso compone apre una commissione di inchiesta che indaga sulle cause dell'incidente.

Le recenti innovazioni normative introdotte in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro e l'evoluzione organizzativa che l'Azienda sta attuando nei diversi settori hanno imposto una rinnovata strategia d'intervento in grado di rispondere tempestivamente ed efficacemente alle esigenze anche in ambito formativo. In riferimento alle indicazioni normative contenute nel Decreto Legislativo n. 81 del 9 aprile 2008 e le successive modifiche e integrazioni apportate dal D.lgs n. 106 del 3 agosto 2009, al fine di creare un sistema di formazione in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, efficace, coerente e contestualizzato alle esigenze della Società e di tutti i lavoratori in essa impiegati, si è avviata un'attività di elaborazione di interventi formativi specifici. La base di partenza per l'elaborazione di ciascun corso di formazione ha preso in considerazione le attività lavorative e i gruppi omogenei indicati nel "Documento di valutazione dei rischi" (DVR).

La formazione e l'addestramento specifico avvengono in occasione:





- della costituzione del rapporto di lavoro o dell'inizio dell'utilizzazione, qualora si tratti di somministrazione di lavoro;
- dell'introduzione di nuove attrezzature di lavoro o di nuove tecnologie, di nuove sostanze e preparati pericolosi.

Quanto detto rappresenta la linea strategica che si attua in tema di formazione del Personale per rafforzare la politica aziendale finalizzata alla creazione e diffusione di una cultura della Sicurezza e della Salute sul lavoro che oltre a rappresentare un obbligo normativo costituisce una responsabilità sociale.

**Tabella 4.24:** Cause di assenza dal lavoro

Cause	n. giorni	Percentuale di incidenza	Giorni lavorativi per addetto
Malattia	61.400	51%	300
Maternità (obbligatoria, facoltativa, allattamento)	8.285	7%	300
Permessi sindacali	5.167	4%	300
Permessi retribuiti (visite mediche ecc.)	23.118	19%	300
Permessi non retribuiti/aspettativa	998	1%	300
Altre assenze (congedi matrimoniali, per studio, ecc.)	20.419	17%	300
Scioperi aziendali	19	0%	300
Scioperi nazionali	177	0%	300
<b>Totale</b>	<b>119.583</b>	<b>100%</b>	
Numero medio dei dipendenti in forza nel 2008	6.192		
Giorni lavorativi totali nel 2008	300		
Giorni di assenza pro-capite su giorni lavorabili	0,06		
Media annua giorni assenza pro-capite	1,61		
<b>Totale</b>	<b>245.660</b>		

G.R.I.\G3>LA7

**Tabella 4.25:** Numero e durata degli infortuni

	2008
Numero degli infortuni	160
Numero infortuni in itinere	25
Durata in giorni delle assenze per infortuni	5.655

Le attività di promozione sulla salute sono improntate al rispetto dei protocolli sanitari, integrati in maniera opportuna in base alle diverse esigenze territoriali. La società è, inoltre, dotata di un sistema sanitario integrativo. Di fondamentale importanza risulta, inoltre, l'effettuazione di un

controllo della qualità dell'assistenza integrativa stessa. Infine si evidenzia che l'Anas ha posto in essere una serie di misure precauzionali volte alla riduzione delle cause di incidente sul lavoro.

## Le misure a favore delle minoranze e del personale con diversa abilità

Per realizzare la piena applicazione delle normativa UE e delle leggi italiane in materia di parità tra uomini e donne nel lavoro a livello nazionale e a livello territoriale, Anas ha istituito a livello sia nazionale che locale i Comitati per le Pari Opportunità, che promuovono iniziative tese a:

- creare condizioni di pari opportunità tra i lavoratori e le lavoratrici dell'Anas;
- rimuovere atti di discriminazione basate sull'appartenenza di genere individuando misure che consentono l'effettiva parità tra i sessi nelle varie procedure di gestione del personale: dalle modalità di accesso al lavoro, alla formazione, all'aggiornamento e sviluppo professionale, all'orario di lavoro ed ai progetti di azioni positive.

Nello specifico i comitati per le pari opportunità:

- promuovono ricerche ed analisi anche in collaborazione con altri Enti, Istituti, Associazioni ed Organismi paritetici locali e nazionali, finalizzate fra l'altro a promuovere iniziative tese ad armonizzare i tempi di vita con quelli del lavoro, dei servizi e delle città, pubblicizzando periodicamente il lavoro svolto ed i risultati emersi;
- promuovono iniziative volte alla formulazione di piani di azioni positive e all'attuazione della legge n.125/91 e di Risoluzioni e Direttive CEE;
- valutano, su segnalazione, azioni di discriminazione sul piano professionale, dirette ed indirette, e formulano proposte in merito;
- svolgono le funzioni di conciliazione di cui all'art. 4, comma IV, della legge 125/91;





- relazionano entro il 31 ottobre di ogni anno all'Amministrazione e alle Organizzazioni Sindacali in relazione all'attività svolta;
- in materia di molestie sessuali, svolgono funzioni di assistenza e consulenza per le lavoratrici ed i lavoratori che subiscono atti di molestia o ricatti sessuali.

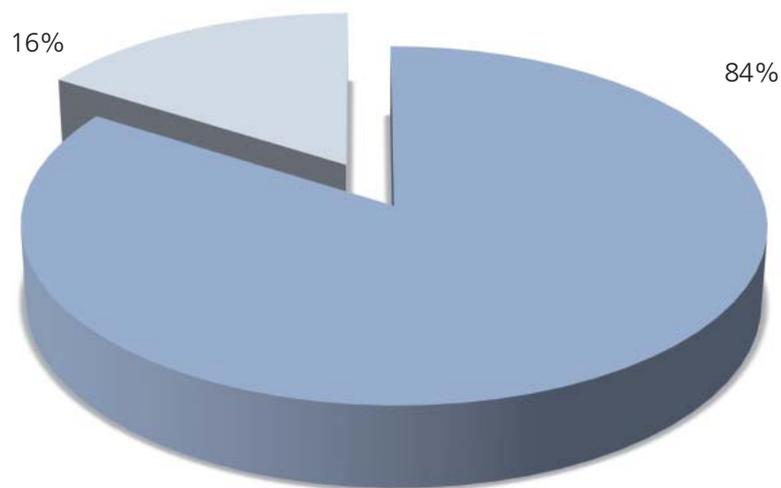
Ogni dipendente Anas che ritenga di individuare in fatti, atti o comportamenti sul luogo di lavoro, gli estremi della discriminazione a proprio danno, può anche per il tramite dell'organizzazione sindacale cui conferisce mandato, investire del caso i comitati pari opportunità.

L'Anas, in ottemperanza all'art.9 della legge 125/91, oltre a fornire i dati statistici relativi alla formazione, produce, entro il mese di maggio di ciascun anno, il rapporto sul personale, oggetto di analisi e confronto tra Anas, le OO.SS. ed il CPO nazionale.

In particolare nel grafico 4.12 si evidenzia l'incidenza del lavoro femminile sul maschile registrato nel 2008.

Grafico 4.12:  
Incidenza del lavoro femminile sul maschile

- % delle donne sul totale dei dipendenti
- % degli uomini sul totale dei dipendenti



Il personale appartenente a categorie protette all'interno di Anas pesa circa il 10% sulla forza lavoro complessiva.

## La comunicazione interna

La comunicazione interna è finalizzata a mantenere un flusso di comunicazione bidirezionale con i dipendenti al fine di trasmettere in modo



continuativo ed efficace tutte quelle informazioni utili ad ottenere un'integrazione tra l'individuo e l'organizzazione aziendale anche in considerazione del fatto che la quantità e la qualità delle relazioni all'interno di un'azienda contribuiscono a creare legami stabili basati su fiducia e dialogo. I principali canali di cui l'Azienda si avvale sono l'intranet aziendale, l'House Organ, redatto periodicamente, attraverso i quali sono diffuse informazioni di servizio, comunicazioni organizzative, nonché comunicate tutte le iniziative aziendali che hanno impatto sulle persone. In particolare l'intranet aziendale consente l'accesso a sistemi informativi e di reporting in uso a gruppi di lavoro specifici, ad informazioni di carattere amministrativo e gestionale in ambito HR, ad una rassegna stampa su notizie relative alla medesima società.

L'Azienda è in contatto con una primaria società di consulenza, leader mondiale nel settore delle indagini di clima aziendale, al fine di impostare i tempi e le modalità di attivazione del progetto per la rilevazione del clima aziendale in Anas.

## Il contenzioso con il personale

Il contenzioso con il personale può riguardare provvedimenti disciplinari interni all'Azienda o contenzioso legale tra le parti. Per quanto riguarda il contenzioso legale con ex dipendenti la situazione al 31 dicembre è la seguente:

**Tabella 4.26:** Cause pendenti al 31 Dicembre 2008

Fasce di onere	numero cause
fino a 50 mila €	742
Da 50 mila a 200 mila €	101
Oltre 200 mila €	30
<b>Totale</b>	<b>873</b>

La situazione del contenzioso con il personale appare in miglioramento rispetto all'esercizio precedente. Si evidenzia altresì che l'applicazione delle *policy* Anas ha permesso il non verificarsi di situazioni discriminanti per razza, sesso, colore, religione, opinioni politiche.

G.R.I.\G3>HR4



## Le relazioni industriali

G.R.I.\G3>HR5

Le relazioni industriali sono improntate al più rigoroso rispetto degli impegni fissati dalla normativa nazionale di riferimento e dal contratto collettivo, nonché da politiche di costruttivo e positivo dialogo con le organizzazioni sindacali finalizzato a incrementare la produttività e l'efficienza del servizio, nonché a favorire la valorizzazione e lo sviluppo delle risorse umane. Non si ravvisano attività in cui la libertà di associazione o di contrattazione collettiva può essere esposta a rischi significativi. Le relazioni tra Anas e le OO.SS., che rappresentano il 75% della forza lavoro Anas, si articolano prevedendo dei momenti di informazione a livello nazionale, regionale e di unità produttiva.

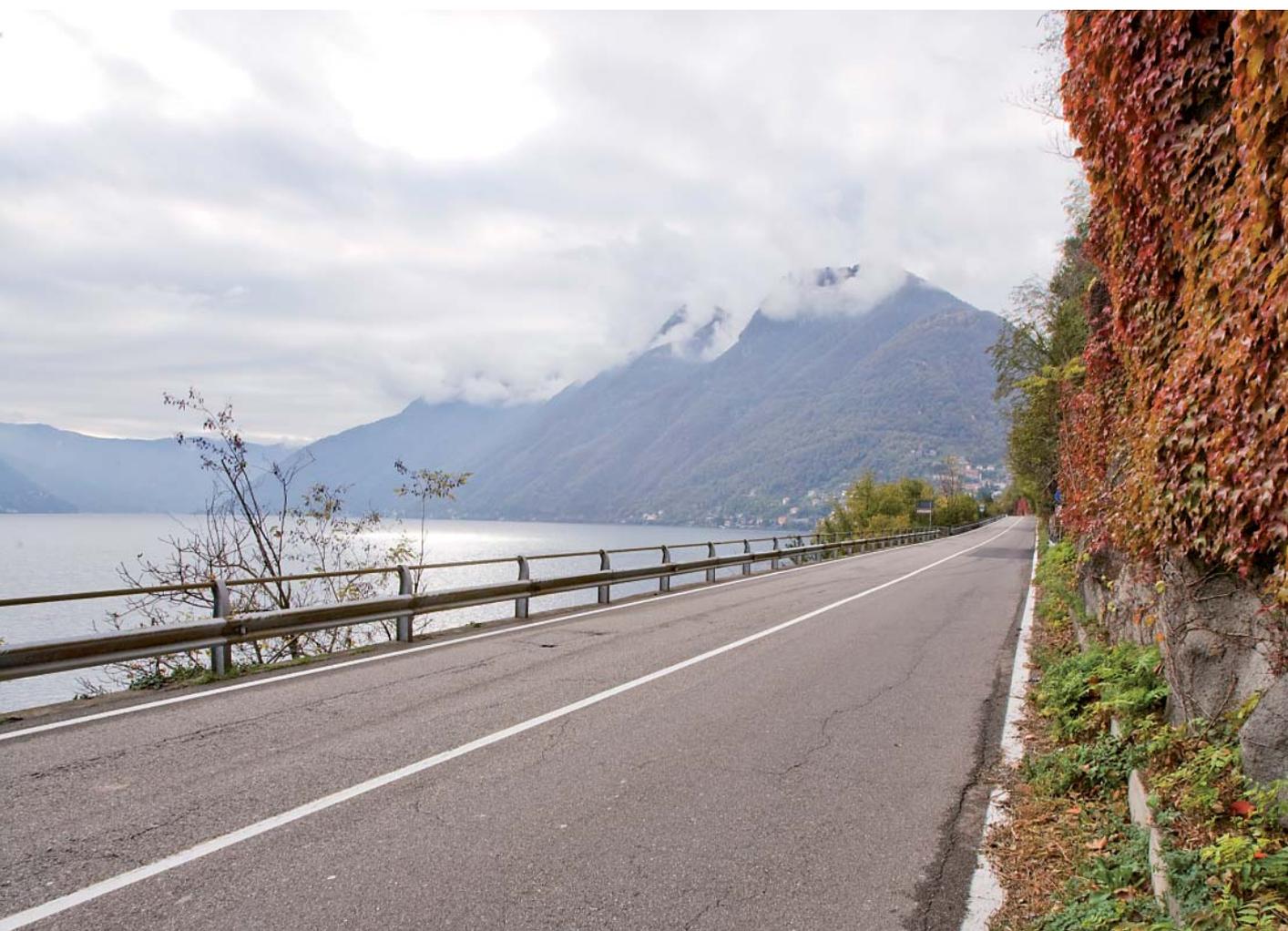
In particolare a livello nazionale, nel corso di appositi incontri aventi cadenza trimestrale, Anas da informazioni alle OO.SS. stipulanti il CCNL su:

- accordo di programma, di cui all'art. 3 del Decreto L.vo 26.02.94, n. 143, nonché sulle eventuali successive modifiche introdotte;
- stato degli investimenti, della progettazione, delle gare esperite, con valutazione sui risultati raggiunti nel trimestre precedente;
- attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, con la disaggregazione compartimentale;
- bilancio preventivo o consuntivo con i relativi aggiornamenti;
- partecipazioni societarie;
- livelli occupazionali, disaggregati per sede di lavoro, sesso, qualifica e tipologia di lavoro, nonché la composizione delle risorse umane in termini di età e di anzianità di servizio, disaggregati per sesso;
- programmi dell'attività di formazione e/o addestramento del personale;
- gli interventi effettuati in materia di igiene, salute e sicurezza del lavoro, nonché i dati relativi agli infortuni, alle malattie professionali, alla sorveglianza sanitaria;
- programmi ed interventi realizzati in materia di azioni positive e pari opportunità;
- orientamenti in materia di appalti, in relazione all'attività di manutenzione ordinaria, avuto riguardo alla natura delle attività conferite, nonché agli ambiti in cui esse si esplicano o si prevede possono esplicarsi.

Nel 2008 il confronto sindacale si è focalizzato su due tematiche di particolare rilevanza e di ampio respiro quali l'avvio della fase sperimentale del Modello Organizzativo dell'Esercizio e l'inizio del confronto finalizzato al varo del Contratto Collettivo dei Lavoratori della Viabilità. Nel primo caso si sta dando attuazione ad un assetto strutturale più idoneo a fornire un'adeguata risposta alla domanda di trasporto sulla rete stradale dell'Anas, in termini di sicurezza/qualità/tempestività del servizio, nonché all'esigenza di miglioramento dell'intervento manutentivo. Nel secondo caso si è intrapreso un percorso ambizioso tendente alla riforma del modello contrattuale di riferimento con la stipula di un nuovo contratto di lavoro da applicare a tutti i lavoratori coinvolti nella gestione delle strade, a partire dall'Anas, dalle Società concessionarie autostradali e dalle recenti Società miste Anas/Regioni in materia di viabilità.

Nel 2008 sono stati siglati degli accordi con i sindacati degli edili. Tali accordi rappresentano degli allegati dei capitolati d'appalto, in tema di sicurezza dei cantieri altri accordi riguardano la sicurezza negli ambienti di lavoro.

Strada statale 340 "Regina"





## Allegato 1: Tabella del G.R.I.

La tabella riporta gli indicatori previsti da Global Reporting Initiative (G.R.I.) per determinare l'informativa standard necessaria ad un report di sostenibilità. Gli indicatori sono suddivisi in due macro-aree (profilo/governo dell'impresa e indicatori di performance economica, ambientale e sociale); nella prima colonna della tabella sono riportati i codici degli indicatori, nella seconda la descrizione, nella terza e nella quarta l'eventuale copertura e il riferimento alla pagina in cui è possibile trovare l'indicatore stesso.

Il sistema di rendicontazione del G.R.I. prevede tre livelli indicati in ordine crescente (C, B e A).

G.R.I. \43>3.12



a lato:

Strada statale 647

"di Fondovalle del Biferno",  
viadotto "Molise I"

nella pagina precedente:

Strada statale 163

"Amalfitana"

## Profilo

### 1. Strategia e Analisi

Indicatore	Descrizione	Copertura	Rif. Pag.
1.1	Lettera del Presidente e AD sulla rilevanza del tema della sostenibilità nella strategia aziendale sia a breve che a lungo termine (3 anni)	SI	7
1.2	Descrizione dei rischi e delle opportunità chiave	SI	7-68

### 2. Profilo dell'Organizzazione

Indicatore	Descrizione	Copertura	Rif. Pag.
2.1	Nome dell'organizzazione	SI	14
2.2	Principali prodotti/servizi incluso il volume/quantità	SI	14
2.3	Strutture operative - Descrizione delle divisioni principali, aziende operative, sussidiarie	SI	14
2.4	Sede legale della società	SI	14
2.5	Paesi in cui opera l'organizzazione	SI	14
2.6	Natura della proprietà e forma legale	SI	14
2.7	Mercati serviti (breakdown geografico, settori, tipologie di clienti) - Vendite e Raccolta: area geografica · tipologia di clientela e natura giuridica della Clientela	SI	14
2.8	Dimensioni dell'organizzazione	SI	14
2.9	Cambiamenti significativi avvenuti nel periodo di rendicontazione	non rilevante	
2.10	Premi ricevuti nel periodo di bilancio	non rilevante	

### 3. Parametri del Bilancio

Indicatore	Descrizione	Copertura	Rif. Pag.
3.1	Periodo di rendicontazione delle informazioni fornite	SI	11
3.2	Data del precedente bilancio	SI	11
3.3	Cadenza di pubblicazione	SI	11
3.4	Persona/e di contatto per il bilancio, incluso indirizzo e-mail e indirizzo web	SI	14
3.5	Processo per la definizione dei contenuti del bilancio	SI	12
3.6	Perimetro del bilancio	SI	11
3.7	Dichiarazione di qualsiasi limitazione specifica dell'obiettivo o del perimetro del bilancio	SI	11-13
3.8	Basi per la redazione del bilancio su joint venture, sussidiarie possedute parzialmente, outsourcing e altre situazioni che possono influenzare significativamente la comparabilità da periodo a periodo e/o tra organizzazioni	non rilevante	
3.9	Tecniche di misurazione dei dati e basi di calcolo, incluso assunzioni e tecniche di stima applicate per la compilazione degli indicatori e altre informazioni del bilancio	SI	88
3.10	Spiegazione della natura e degli effetti di ciascuna nuova formulazione di informazioni fornite nel bilancio precedente e ragioni di tali modifiche	non rilevante	
3.11	Cambiamenti significativi di obiettivo, perimetro metodi di misura rispetto al precedente periodo di rendicontazione	non rilevante	
3.12	Tavola dei contenuti del GRI	SI	173
3.13	Politiche e pratiche relative la certificazione dei contenuti da parte di ente indipendente	SI	13

### 4. Governo, Impegni e Coinvolgimento

Indicatore	Descrizione	Copertura	Rif. Pag.
4.1	Struttura di governo dell'organizzazione	SI	37
4.2	Indicare se il Presidente del più alto organo di governo ricopre anche un ruolo esecutivo	SI	43
4.3	Per le organizzazioni che hanno una struttura di governo unitaria, indicare il numero di amministratori non esecutivi e/o indipendenti	non rilevante	
4.4	Meccanismi a disposizione dei dipendenti o degli azionisti per fornire raccomandazioni o direttive al CDA	SI	40
4.5	Legame tra compensi degli Amministratori, Senior manager ed Executives (inclusi accordi di buonuscita) e performance della società	SI	162
4.6	Attività in essere presso il più alto organo di governo per garantire che non vi siano conflitti di interesse	SI	40
4.7	Processi per la determinazione di qualifiche e competenze dei membri del CDA inclusi gli aspetti economici, ambientali e sociali	SI	40
4.8	Mission, valori, codici di condotta volontari e principi rilevanti per le dimensioni economico, sociale e ambientale (incluso il grado in cui sono applicati nei diversi dipartimenti e aree territoriali e in relazione agli std. internazionali ai quali si è aderito)	SI	33-47
4.9	Processi a livello del CDA per controllare e identificare e gestire le performance economiche, ambientali e sociali, incluso rischi rilevanti e opportunità, aderenza a standard interni, codici di condotta e principi	SI	40
4.10	Processi per la valutazione delle performance del più alto organo di governo	SI	40
4.11	Spiegazione dell'eventuale modalità di applicazione del principio o approccio prudenziale	non rilevante	
4.12	Principi e iniziative sviluppate esternamente alle quali l'organizzazione aderisce per quanto riguarda le dimensioni economico, sociale e ambientale	SI	98
4.13	Partecipazione ad associazioni di categoria nazionali e/o internazionali	SI	98
4.14	Elenco degli stakeholder con cui l'organizzazione intrattiene attività di coinvolgimento	NO	
4.15	Basi per l'identificazione e la selezione degli stakeholder	SI	102
4.16	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	SI	102
4.17	Questioni chiave emerse dallo stakeholder engagement e come l'organizzazione ha risposto alle questioni poste	NO	

## Indicatori di Efficienza

### Economici

Indicatore	Descrizione	Copertura	Rif. Pag.
EC1	Valore economico generato e distribuito, comprendente utili costanti operativi, retribuzione dipendenti e altri investimenti nella comunità, utili non distribuiti, dividendi, imposte pagate allo Stato	SI	60-63
EC2	Implicazioni finanziarie e altri rischi/opportunità per le attività dell'organizzazione dovute al cambiamento climatico (descrizione delle politiche adottate dagli organi di governo per valutare opportunità e rischi e le potenziali implicazioni finanziarie)	NO	NO
EC3	Dichiarazione sulla piena copertura economica dei fondi pensione a beneficio definito	SI	163
EC4	Sussidi e agevolazioni ricevute	SI	104
EC5	Rapporto tra il livello salariale standard dei neo-assunti e i minimi salariali locali nelle sedi significative	SI	163
EC6	Descrizione delle politiche per la scelta di fornitori locali e fattori che influenzano la scelta dei fornitori (ricaduta sul territorio)	SI	133
EC7	Descrivere se l'azienda ha una politica di preferenza (e in quale percentuale) per quadri e dirigenti residenti localmente per attività in outsourcing	SI	154
EC8	Descrizione della dimensione, costo durata dei principali investimenti in infrastrutture e servizi a pubblico beneficio con un impegno di tipo finanziario e non (in Kind) e se sono state condotte indagini per verificare i bisogni della comunità	SI	64-139
EC9	Impatti economici indiretti quali cambiamenti indotti nel settore o nell'intera economia, miglioramenti nelle condizioni sociali o ambientali, messa a disposizione di prodotti e servizi per fasce sociali a basso reddito	SI	32

### Ambientali

Indicatore	Descrizione	Copertura	Rif. Pag.
EN1	Materie prime utilizzate per peso e volume	SI	88-89
EN2	Percentuale di riciclo per tipologia di materiale	NO	NO
EN3	Energia: Consumo diretto di fonti primarie di energia suddiviso per fonte (carbone, petrolio, gasolio, Diesel ecc.)	SI	90





Indicatore	Descrizione	Copertura	Rif. Pag.
EN4	Energia: Utilizzo di energia - Energia consumata: elettrica, termica (da metano, gasolio e altri combustibili liquidi) suddiviso per fonte primaria	NO	
EN5	Energia: Energia totale risparmiata grazie a sistemi di risparmio energetico	NO	
EN6	Iniziativa per l'utilizzo di fonti di energia rinnovabile e per aumentare l'efficienza energetica - Energia: Percentuale del consumo totale di energia da fonte rinnovabile (per fonte primaria)	NO	
EN7	Energia: Descrizione di iniziative volte a ridurre ed efficientare i consumi energetici indiretti	SI	91
EN8	Acqua: Utilizzo totale consumo in m3/anno	NO	
EN9	Acqua: fonti d'acqua significativamente impattate dall'attività d'impresa	NO	
EN10	Acqua: volume percentuale e totale di acqua riciclata e riutilizzata	NO	
EN11	Biodiversità: localizzazione e dimensione di terreni posseduti, affittati o gestiti in habitat ricchi di biodiversità o aree protette	SI	71
EN12	Biodiversità: Descrizione degli impatti significativi di attività in aree protette	NO	
EN13	Biodiversità: Iniziative per il ripristino e la protezione di habitat (dimensioni dell'area)	NO	
EN14	Biodiversità: strategie, azioni e piani futuri per gestire gli impatti sulla biodiversità	NO	
EN15	Biodiversità: numero di specie a rischio elencate nella lista rossa IUCN (world conservation union) con habitat nelle aree coinvolte da attività finanziate	NO	
EN16	Emissioni effluenti e rifiuti: Emissioni gas serra - CO <sub>2</sub> prodotto da energia elettrica, da gas metano e gasolio - Indicare metodo di calcolo e se stima o rilevazione effettiva	NO	
EN17	Altre emissioni rilevanti	NO	
EN18	Descrizione delle iniziative per ridurre le emissioni inquinanti (es. mobility management ecc.)	NO	
EN19	Emissioni di altre sostanze nocive all'ozono	NO	
EN20	Nox, Sox e altre emissioni per tipo e peso	NO	
EN21	Acqua totale scaricata per qualità e destinazione	NO	
EN22	Emissioni effluenti e rifiuti: Ammontare totale dei rifiuti per tipologia e destinazione	NO	
EN23	Numero totale e volume di sveramenti significativi	NO	
EN24	Emissioni effluenti e rifiuti: Produzione, trasporto o importazione di rifiuti identificato come pericoloso nei termini della convenzione di Basilea, Appendici I, II, III e VIII	NO	
EN25	Emissioni effluenti e rifiuti: Fonti d'acqua e relativi ecosistemi/habitat coinvolti in modo significativo dagli scarichi di acqua e dalle perdite	NO	
EN26	Prodotti e Servizi. Iniziative per gestire e ridurre gli impatti ambientali di prodotti e servizi (materiali eco-eff., riduzione consumo acqua ecc.)	SI	78-81-92-98-132
EN27	Percentuale di prodotti venduti e materiali di imballaggio riciclati per categoria	NO	
EN28	Compliance: valore monetario di Incidenti e multe significative per non rispondenza con la normativa ambientale	SI	69
EN29	Trasporti: Impatti ambientali significativi dei trasporti utilizzati a fini logistici (utilizzo di energia, emissioni ecc.)	SI	93
EN30	Generale: spese ambientali generali per tipo (multe per non compliance + costi di gestione rifiuti, trattamento emissioni, acquisto ed uso dei certificati di emissione, costo del personale, costo per formazione, costi per ricerca e sviluppo, spese extra	NO	

### Sociali: Lavoro

Indicatore	Descrizione	Copertura	Rif. Pag.
LA1	Addetti per contratto, tipo di assunzione e regione	SI	152
LA2	Turnover per età, genere e regione	SI	152
LA3	Benefici accordati ai lavoratori a tempo pieno	NO	
LA4	Percentuale di lavoratori coperti da contratto collettivo	SI	164
LA5	Periodo minimo di preavviso su importanti aspetti contrattuali, modifiche operative, cioè cambiamenti organizzativi	SI	164
LA6	Percentuale di lavoratori in commissioni miste sicurezza e salute	NO	
LA7	Tassi di infortunio per paese	SI	166
LA8	Formazione sui rischi di salute	SI	161
LA9	Argomenti di salute e sicurezza trattati nella contrattazione collettiva, accordi formali con i sindacati relativi alla salute e alla sicurezza	SI	164
LA10	Ore di formazione media per addetto	SI	161
LA11	Programmi di qualificazione e apprendimento continuo	SI	157
LA12	Percentuale di addetti che riceve valutazioni di risultato	SI	161
LA13	Composizione dell'organo di governo per genere, età, minoranze	SI	37
LA14	Differenziale retributivo per genere e categoria	SI	163

### Sociali: Diritti Umani

Indicatore	Descrizione	Copertura	Rif. Pag.
HR1	Percentuale di accordi per investimenti significativi che contemplano clausole per la salvaguardia dei diritti umani	SI	129
HR2	Percentuale di fornitori che tengono in considerazione clausole per la salvaguardia dei diritti umani	SI	130
HR3	Ore dedicate alla formazione in diritti umani	NO	
HR4	Incidenti significativi in tema di discriminazione di razza, sesso, colore, religione, opinioni politiche ecc.	SI	169
HR5	Identificazione delle attività in cui la libertà di associazione o di contrattazione collettiva può essere esposta a rischi significativi e azioni intraprese in difesa di tali diritti	SI	170
HR6	Operazioni che possono aumentare il rischio di incidenti di lavoro minorile	NO	
HR7	Operazioni che possono aumentare il rischio di incidenti di lavoro forzato	NO	
HR8	Percentuale di personale di sicurezza formato sui diritti umani	NO	
HR9	Percentuale di violazioni dei diritti delle popolazioni locali	non rilevante	

### Sociali: Comunità di Riferimento

Indicatore	Descrizione	Copertura	Rif. Pag.
SO1	Politiche per valutare e gestire gli impatti sulle comunità nelle aree interessate dall'attività dell'organizzazione. Dichiarare se vi sono programmi per valutare gli impatti sulle comunità prima di iniziare le attività, durante e a posteriori	SI	75
SO2	Percentuale e numero di business unit in cui è stata condotta una analisi sui rischi derivanti dalla corruzione	SI	48
SO3	Percentuale di dipendenti formati alle pratiche di corruzione	NO	
SO4	Politiche intraprese in caso di corruzione	SI	48
SO5	Contributi politici: partecipazione nello sviluppo di politiche pubbliche e attività di lobbying (indicare le questioni principali e le posizioni sostenute)	SI	104
SO6	Contributi politici: Contributi monetari e non a partiti politici suddivisi per paese	NO	
SO7	Comportamento anti-competitivo: N. azioni legali relative a cause di violazione delle normative anti-trust e di monopolio	NO	
SO8	Valore monetario delle sanzioni per non compliance con norme e regolamenti	SI	48

### Sociali: Responsabilità di Prodotto

Indicatore	Descrizione	Copertura	Rif. Pag.
PR1	Sicurezza e salute dei consumatori: Procedure per migliorare la salute e sicurezza dei clienti nell'utilizzo di prodotti e servizi	SI	141
PR2	Sicurezza e salute dei consumatori: istanze di non compliance con le norme relative la salute e sicurezza (multe, penalità ecc.)	NO	
PR3	Prodotti e Servizi: procedure per fornire informazioni appropriate sui prodotti e servizi e percentuale di prodotti e servizi soggetti a tali informazioni	SI	118-121-148-149
PR4	Prodotti e Servizi: Numero e tipo di istanze di non aderenza alle norme concernenti l'informazione sui prodotti e servizi	NO	
PR5	Prodotti e Servizi: Descrizione delle politiche e dei sistemi di gestione relativi alla soddisfazione dei clienti, inclusi i risultati delle indagini di customer satisfaction	SI	118
PR6	Pubblicità, Marketing Communication: procedure e programmi per l'aderenza a normative, codici volontari di comportamento (incluso sponsorizzazioni)	NO	
PR7	Pubblicità, Marketing Communication: numero e tipologie di istanze, reclami, per non aderenza a norme e codici di comportamento	NO	
PR8	Privacy del cliente: numero reclami riguardanti la protezione della privacy e la perdita dati dei clienti	SI	55
PR9	Valore monetario e multe significative per non aderenza a norme e regolamenti sulla fornitura e uso dei prodotti e servizi	NO	



Strada statale 340 "Regina"



Finito di stampare  
nel mese di gennaio 2010





ANAS SpA  
(Società con Socio Unico)

Presidenza e Direzione Generale

Via Monzambano, 10  
00185 Roma (Italy)

Tel. e Fax 841.148

Sito internet: [www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it)

Email: [uff.stampa@stradeanas.it](mailto:uff.stampa@stradeanas.it)