



Bilancio di sostenibilità 2009





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

In copertina:
Strada Statale 14 della Venezia Giulia variante San Donà di Piave
Ponte Granatieri di Sardegna

Indice

CAPITOLO 1

1.1 Il profilo societario	11
1.1.1 La Storia	12
1.2 Le Attività	14
1.2.1 Le attività di Anas come stazione appaltante	14
<i>La progettazione</i>	14
<i>Le procedure di gara e le contrattualizzazioni</i>	14
<i>Le nuove costruzioni</i>	15
1.2.2 Le attività di Anas per la gestione della rete	15
<i>La rete stradale ed autostradale gestita</i>	15
<i>La manutenzione</i>	16
<i>L'esercizio e il coordinamento del territorio</i>	16
<i>Le attività di ricerca e sviluppo</i>	16
1.2.3 Le altre attività	16
<i>La finanza di progetto e le concessioni autostradali</i>	16
<i>Le attività in ambito internazionale</i>	17
1.2.4 Le attività ispettive	20
<i>L'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali</i>	20
1.3 La struttura societaria e l'organigramma	22
1.3.1 Il modello organizzativo	22
1.3.2 Il contesto di riferimento	23
1.3.3 L'identità, la missione e la strategia	23
<i>La missione</i>	23
<i>La strategia di sviluppo di Anas: il piano economico finanziario 2007-2052</i>	24
1.4 La corporate governance	25
1.4.1 Il sistema di corporate governance	25
1.4.2 L'Assemblea dei Soci	26
1.4.3 Il Consiglio di Amministrazione	27
1.4.4 Il Presidente	27
1.4.5 Il Collegio Sindacale	28
1.4.6 Il sistema delle procure	28
1.4.7 L'Unità Internal Auditing	28
1.4.8 Il Dirigente Preposto	28
1.4.9 Il Codice Etico	30
1.4.10 L'Organismo di Vigilanza	31
1.4.11 La Corte dei Conti	33
1.4.12 L'Unità Legalità e Trasparenza	33
1.5 La gestione della privacy e la sicurezza delle informazioni	34

CAPITOLO 2

2.1 La Responsabilità Economica	37
2.2 La produzione del valore aggiunto	38
2.3 La distribuzione del valore aggiunto	40
2.4 Gli investimenti	41

CAPITOLO 3

3.1 La visione generale	45
3.2 La compatibilità ambientale delle nuove opere	47
3.2.1 La progettazione e lo studio di fattibilità	47
3.2.2 Case Study - Impostazione metodologica per la progettazione del Sistema di Trasporto Multimodale integrato per l'Aeroporto di Fiumicino	48



3.2.3 Il risparmio energetico in fase di progettazione	52
3.2.4 La Valutazione d'Impatto Ambientale	52
3.2.5 La mitigazione e la compensazione	56
3.2.6 La costruzione	60
3.2.7 La gestione ambientale dei cantieri	61
3.2.8 Il monitoraggio	61
3.2.9 L'esercizio e il coordinamento del territorio	63
3.3 L'uso responsabile delle risorse	64
3.3.1 Le materie prime ed i materiali di consumo	64
3.3.2 L'energia	66
3.3.3 L'acqua	69
3.4 I trasporti e la logistica	71
3.5 Le emissioni ambientali	74
3.5.1 Le emissioni climalteranti	74
3.5.2 I rifiuti	75
3.5.3 L'inquinamento acustico	76
3.6 Le attività di ricerca	77
3.6.1 Collaborazioni internazionali: CEDR e FEHRL	78
3.6.2 Convenzioni/Accordi Quadro con Università/Enti	78
3.6.3 Capitolato prestazionale	79
3.6.4 Sistema di rilievo ad alta velocità delle caratteristiche di portanza	79
3.6.5 Software di gestione per la manutenzione di opere d'arte e manufatti (SOAWE)	80
3.6.6 Progetto per l'adeguamento sismico e diagnostico - Verifiche Sismiche Aree Nord, Centro, Sud	80
3.6.7 Progettazione e realizzazione di una rete automatizzata di monitoraggio, misurazione dei flussi di traffico e della incidentalità	80
CAPITOLO 4	
4.1 Gli Stakeholder	85
4.2 I finanziatori	85
4.3 I clienti	89
4.3.1 Gli utenti	89
4.3.2 I trasporti eccezionali	90
4.3.3 Le licenze e concessioni	92
4.3.4 Gli impianti pubblicitari	92
4.3.5 Il servizio gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare	93
4.3.6 La soddisfazione del cliente	93
a. La customer satisfaction	93
b. L'ufficio relazioni con il pubblico e il numero unico "Pronto Anas 841.148"	96
c. Il servizio di assistenza all'utenza	97
d. L'informazione all'utenza e ai media gestita dalla Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali	98
e. L'informazione istituzionale	100
4.3.7 L'accessibilità delle informazioni e la gestione dei sistemi informativi	101
4.4 I fornitori	104
4.4.1 La selezione dei fornitori	106
4.4.2 La programmazione degli acquisti	108
4.4.3 L'analisi territoriale delle spese	108
4.4.4 La formazione degli elenchi degli avvocati Anas	110
4.5 La comunità di riferimento	111
4.6 La responsabilità sociale dei procedimenti espropriativi	112
4.7 Il personale	114
4.7.1 La selezione del personale	117
4.7.2 La riqualificazione e la formazione delle risorse umane	118
4.7.3 Il sistema retributivo e di incentivazione	121

4.7.4 Il nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro del personale dipendente e dirigente Anas	122
4.7.5 La sicurezza e la salute sui luoghi di lavoro	122
4.7.6 Le misure a favore delle minoranze e del personale con diversa abilità	124
4.7.7 Le relazioni industriali	125

ALLEGATI

Allegato 1: Nota metodologica	129
1.1 Premessa	129
1.2 Il perimetro spazio - temporale del bilancio	129
1.3 I principi di redazione	129
1.4 I principi di garanzia di qualità	130
1.5 Le fonti, il sistema di rilevazione e l'aggregazione dei dati	130
1.6 Il processo di verifica	130
1.7 La struttura del Bilancio	130
Allegato 2: Tabella GRI/ G3	133
Allegato 3: Relazione di revisione	137



Autostrada del Grande Raccordo Anulare di Roma.
Galleria Cassia

Lettera del Presidente



Anche quest'anno, con piacere, ho l'occasione di presentare il bilancio di sostenibilità, strumento per informare i cittadini sulle modalità con le quali Anas attua la sua missione, individuando e qualificando i meccanismi di costruzione del valore prodotto nei confronti dell'utenza, rendendo noti in modo trasparente agli stakeholder i suoi obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale.

GRI/G3> 1.1, 1.2

Nei mercati ogni impresa, sia pubblica che privata, quando eroga servizi per la collettività e distribuisce beni pubblici, opera e si posiziona nel settore dei consumi sociali con risultati ed efficacia proporzionali alla sua capacità di perseguire i fini istituzionali.

Anas ritiene doveroso interpretare l'obbligo del servizio anche attraverso la rendicontazione delle performance sociali e ambientali, consapevole del fatto che il rilancio delle infrastrutture in un momento delicato dell'economia nazionale e internazionale rappresenti un fattore strategico per la ripresa e assuma grande rilievo per lo sviluppo economico del Paese quanto più gli investimenti sono realizzati secondo politiche di sostenibilità ambientale.

Il 2009 per Anas è stato un anno di successo in termini di risultati economici e di importanti investimenti avviati e conclusi, basti pensare alla messa in esercizio del Passante di Mestre e alla conclusione dei lavori sulla Catania - Siracusa, alla conferma dell'Azienda come prima stazione appaltante del Paese, alla chiusura in attivo sia del bilancio consolidato del Gruppo Anas che del bilancio dell'Anas SpA, alla distribuzione per la prima volta nella storia aziendale di un dividendo all'Azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze, nonché alle iniziative di sensibilizzazione del personale alle tematiche di governance.

Sul fronte ambientale nel 2009 sono state impostate numerose attività nel settore del risparmio energetico, degli acquisti e della ricerca sulle tecnologie d'avanguardia.

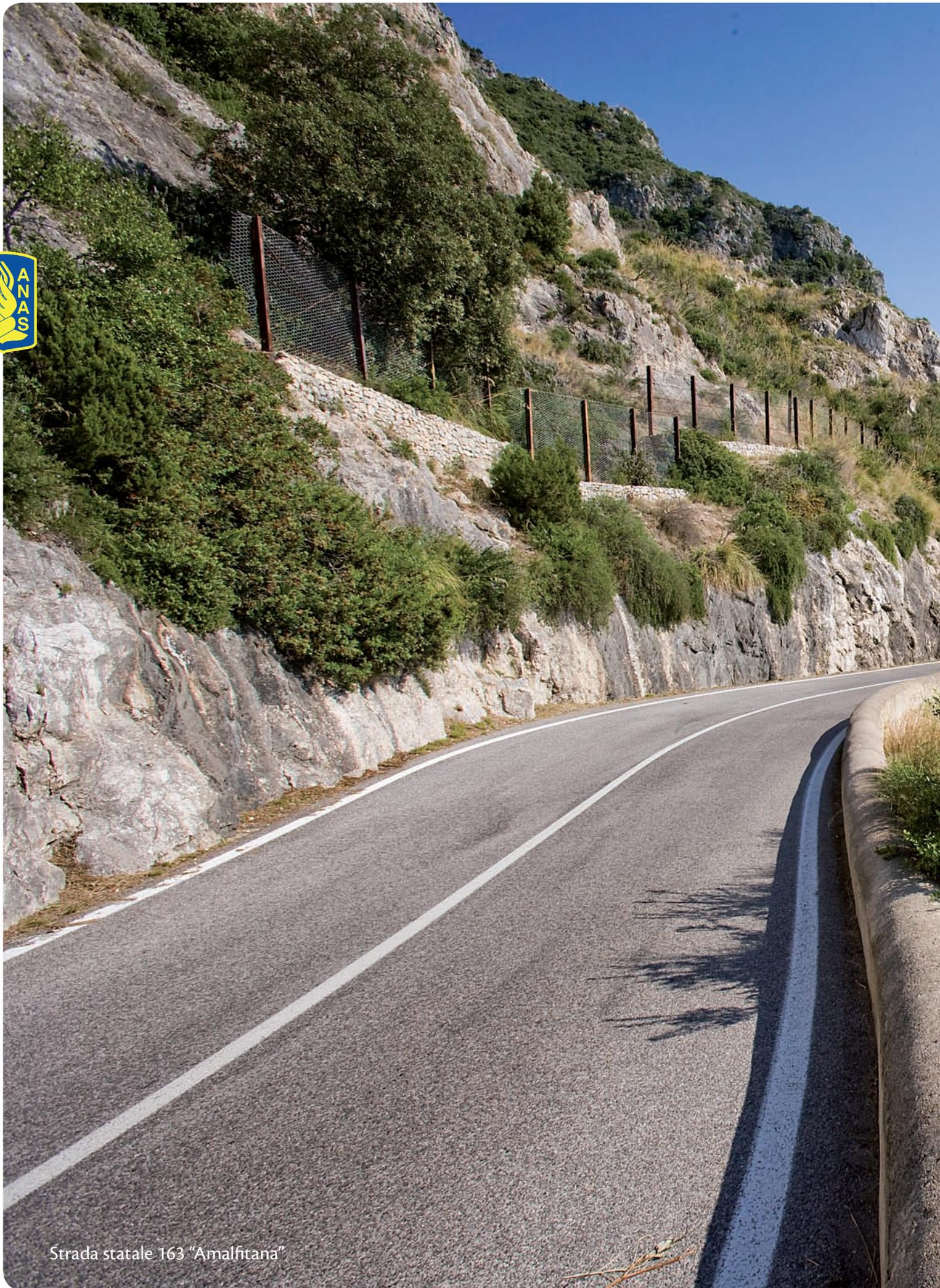
L'obiettivo per i prossimi anni è di strutturare in modo sistematico la gestione delle tematiche ambientali, che ormai pervadono Anas sostanzialmente in tutte le proprie attività.

Un approccio organico a tutti gli aspetti di sostenibilità rappresenta la via maestra per declinare questo tema nell'operato quotidiano dell'azienda.

Il Presidente

Pietro Ciucci

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "Pietro Ciucci".



Strada statale 163 "Amalfitana"



Bilancio di sostenibilità 2009

Capitolo 1





Autostrada A4 Torino-Milano
tratto da Santhià a Greggio

1.1 Il profilo societario

GRI/G3> 2.1,2.2,2.3,
2.4,2.5,2.6, 2.7,2.8

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 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.

L'Azienda opera principalmente in Italia e gestisce con un profilo di alta direzione anche una commessa in Algeria. La sede legale e la Direzione Generale della società sono site in Roma in via Monzambano 10. In Italia la società è presente su tutto il territorio nazionale attraverso unità periferiche costituite principalmente da compartimenti e uffici speciali, esposti nella tabella 1.1.

Le strutture compartimentali assolvono ad una duplice funzione: da un lato permettono un controllo puntuale della situazione delle strade in ambito regionale, dall'altro consentono la realizzazione di un federalismo stradale che evidenzia le necessità del territorio ed inquadra la pianificazione degli interventi in un quadro d'insieme della politica dei trasporti grazie al coordinamento esercitato dalla Condirezione Generale Tecnica.



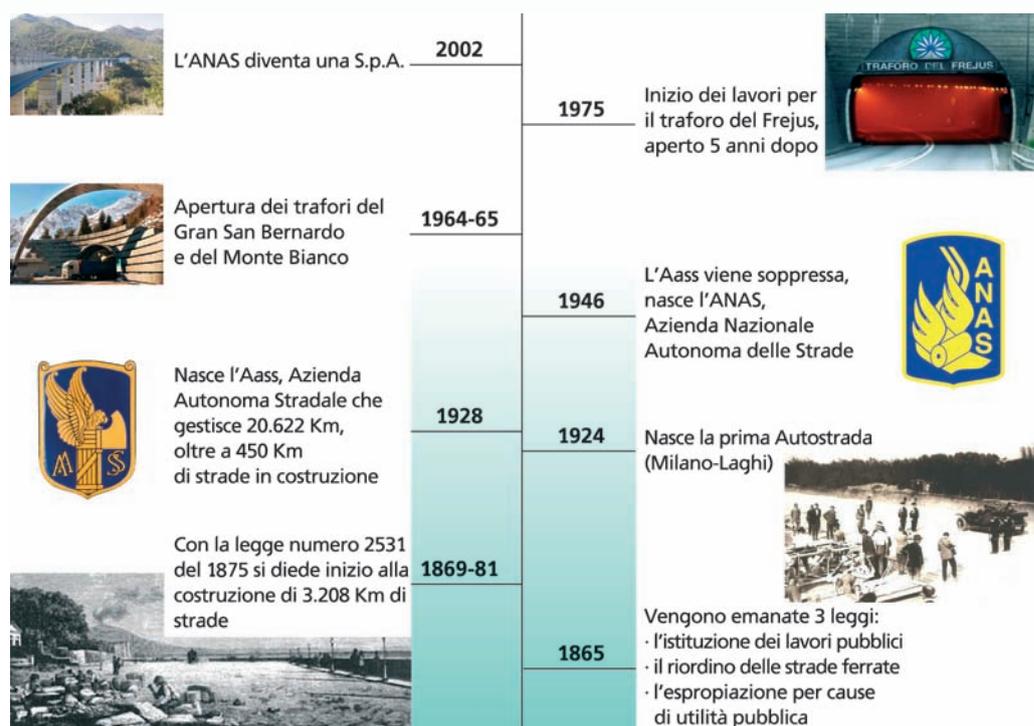
Tabella 1.1: Competenza territoriale dei compartimenti e degli altri uffici periferici

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 SA- RC	Campania, Basilicata, Calabria

1.1.1 La Storia

La storia di Anas coincide con le radici del sistema infrastrutturale viario italiano: la realizzazione della rete stradale trae origine dagli antichi tracciati romani ed ha dato un contributo fondamentale alla modernizzazione del Paese, influenzandone lo sviluppo economico e culturale.

Grafico 1.1: La storia di Anas



A partire dall'unificazione d'Italia, il problema principale è quello di un ammodernamento della rete ferroviaria, dunque, la realizzazione di un sistema viario diffuso ed efficiente risulta di importanza secondaria. Un punto di svolta è rappresentato dalla legge 30 agosto 1868 n. 4613 che rende obbligatoria la costruzione da parte dei comuni di strade d'importanza rilevante in ambito comunale e intercomunale e stabilisce le fonti di finanziamento per gli interventi infrastrutturali viari. Successivamente, con la legge del 30 maggio 1875 n. 2531 si sopperisce alla carenza della viabilità provinciale e si fissa un programma che contempla la costruzione di 3.208 km di strade, di cui oltre 90% nell'Italia meridionale e in Sicilia. In seguito, la legge del 23 luglio 1881 n. 333 ha previsto la costruzione di strade per 1.450 km al nord, 880 km al centro, 2.778 km al sud e 1.093 km nelle isole.

Negli anni che seguono, la crescita della rete viaria è aumentata sensibilmente fino a quando nel 1894, a causa di una serie di difficoltà economiche, lo Stato ha dovuto 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, è stata sospesa a tempo indeterminato l'applicazione della legge del 1868, mantenendo comunque l'impegno statale per le strade già costruite o appaltate entro un anno dalla pubblicazione della nuova legge.

Nel luglio 1903, con la legge n. 312, si avvia la realizzazione delle strade di collegamento per stazioni ferroviarie, porti postali e capoluoghi. Intorno al primo decennio del '900, si raggiungono 138.097 km di strade realizzate contro gli 89.765 km del 1864.

Superati i primi anni del dopoguerra, viene sviluppato un progetto altamente innovativo: l'autostrada, ovvero "una nuova strada riservata esclusivamente al traffico a motore". La Milano - L'aghi, progettata dall'ing. Piero Puricelli ed inaugurata il 21 settembre 1924, rappresenta la prima autostrada del mondo.

Lo sviluppo della rete stradale, obiettivo privilegiato, anche per ragioni propagandistiche del governo fascista, porta nel 1928, alla nascita dell'Aass, Azienda autonoma statale della strada, il cui primo direttore è stato l'ing. Pio Calletti: sono gli anni in cui il governo fascista per sostenere l'economia finanzia lavori di bonifica, costruzioni ferroviarie e stradali ed opere di risistemazione urbanistica. L'Aass si trova così a gestire strade per complessivi 20.622 km, oltre a 450 km di strade in costruzione.

Finita la guerra, all'indomani del referendum che ha visto l'Italia diventare una repubblica e in seguito alla soppressione dell'Aass, un decreto del 27 giugno 1946 istituisce 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 distrutti o resi inagibili dalla guerra. I primi anni Sessanta sono quelli del "miracolo economico", durante i quali si assiste ad un vertiginoso sviluppo dei consumi privati: dal 1954 al 1964 le automobili, infatti, passano da 342.000 a 4.670.000 e le motociclette da 700.000 a 4.300.000. La crescita economica del periodo porta all'esigenza di "allargare" i confini del paese nella seconda metà del '900 sono realizzate due grandi opere: il Traforo del Gran San Bernardo (aperto nel 1964) e il Traforo del Monte Bianco (inaugurato nel 1965), che risolvono sensibilmente il problema delle comunicazioni stradali con Svizzera e Francia durante i mesi invernali facilitando il passaggio di merci e persone.

Nonostante la crisi petrolifera, il miglioramento delle infrastrutture viarie continua, segno tangibile di questo continuo sviluppo è stato inizio dei lavori per il Traforo del Frejus, aperto cinque anni dopo.

L'organizzazione per il presidio delle Strade Statali, basata prima su cantoni (e dunque capi cantonieri, case cantoniere, ecc.) viene rivoluzionata durante gli anni Ottanta, quando l'Anas decide il passaggio alla rete dei centri e nuclei di manutenzione. Un altro importante cambiamento arriva con la legge n. 966 del 28 dicembre 1982 che, internazionalizza in un certo senso l'Anas, poiché le permette di prestare la propria opera di assistenza all'estero, per studio, consulenza, progettazione ed anche costruzione d'infrastrutture. Negli anni novanta,



il momento particolare che il Paese vive, dato dall'esplosione generalizzata delle tempeste giudiziarie specialmente nel settore delle opere pubbliche, porta l'Azienda al commissariamento. Il Commissario straordinario riesce, nel giro di pochi anni, a riportare l'Azienda ad una normalità di funzionamento. 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 da Ente nazionale per le strade in ente pubblico economico.

Al fine di sviluppare possibilità d'interattività con gli utenti, nei primi anni del 2000, 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 dall'Anas ad altri enti territoriali (20.000 km di strade rimangono in gestione diretta all'Anas, mentre circa 25.000 km di strade diventano di competenza delle Regioni). In seguito la legge n. 443 del 21 dicembre 2001 (c.d. Legge Obiettivo) stabilisce che le infrastrutture pubbliche e private, gli insediamenti strategici di interesse nazionale sono individuati dal Governo, prevedendo procedure accelerate per le opere strategiche. Nel 2002 l'Anas, a seguito della legge 8 agosto 2002, n. 178, ultima il processo di trasformazione in S.p.A.: l'Assemblea degli azionisti approva il nuovo statuto sociale e nomina il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale. 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. Tra il 2007 e il 2008, l'Anas ha costituito, insieme alle Regioni Lombardia, Veneto, Lazio, Molise e Piemonte, società miste, partecipate pariteticamente, per la realizzazione e gestione di nuove infrastrutture autostradali.

Nel 2009 è stato aperto al traffico il passante autostradale di Mestre lungo complessivamente 32,5 km.

1.2 Le Attività

L'Anas, in qualità di gestore della rete stradale ed autostradale italiana di interesse nazionale, ha recentemente ampliato la gamma di servizi offerti svolgendo sia attività di supporto agli enti pubblici e sia offrendosi come catalizzatore in Italia e all'estero nei servizi di progettazione, costruzione e manutenzione stradale. Tutto ciò si è potuto concretizzare grazie al notevole bagaglio di esperienza accumulato in oltre 80 anni di operatività ed alle conoscenze del proprio personale dirigenziale e tecnico.

1.2.1 Le attività di Anas come stazione appaltante

La progettazione

L'Anas, attraverso la Direzione Centrale Progettazione, è in grado di gestire l'intero ciclo 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 si estende anche alla fase di verifica delle progettazioni redatte dagli aggiudicatari di Appalti Integrati o di Contraenti Generali.

Le procedure di gara e le contrattualizzazioni

Le procedure di gara sono svolte secondo il dettato legislativo vigente, tenendo inoltre conto delle indicazioni della giurisprudenza amministrativa e dell'autorità di vigilanza dei contratti pubblici. Nell'espletamento delle procedure di gara, l'Anas ha recentemente rivisto ed è intenzionata a rivedere per gli esercizi futuri, i criteri di selezione degli appaltatori ponendo l'accento su vari aspetti, quali:

- il pregio tecnico dell'offerta progettuale;
- le 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.

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

Le nuove costruzioni

Le attività relative alla realizzazione e controllo di nuove costruzioni svolte a livello centrale dalla Direzione Centrale Nuove Costruzioni e a livello periferico dai Compartimenti regionali, possono essere schematizzate in:

- predisposizione di un programma coordinato di esecuzione di nuove opere ed invio della proposta degli interventi alla Direzione Progettazione;
- 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.

1.2.2 Le attività di Anas per la gestione della rete

La rete stradale ed autostradale gestita

GRI/G3> 2.2

Il core business di Anas si sostanzia fundamentalmente nella gestione della rete viaria di interesse nazionale che ad oggi comprende 30.445 km di strade, di cui strade ed autostrade in gestione diretta per km 24.718 ed autostrade in concessione per km 5.727.

La tabella 1.2 riporta i dati 2009 riguardanti la rete stradale e autostradale in gestione diretta suddivisa per tipologie:

Tabella 1.2: Rete stradale gestita da Anas S.p.A.

Tipologia	Estensione in km
Autostrade in gestione diretta	954
Raccordi autostradali	373
Strade Statali	19.435
Totale esclusi svincoli, strade di servizio e complanari (c.d. estesa amministrativa)	20.762
Strade di Servizio/Complanari	749
Rami di svincolo	3.207
Totale complessivo	24.718

Le autostrade in concessione passano da km 5.694 (2008) a km 5.727 (2009), la tabella 1.3 riporta il dettaglio delle autostrade in gestione diretta Anas:

**Tabella 1.3: Rete autostradale gestita da Anas S.p.A.**

Tratte gestite	km di rete gestiti
Grande Raccordo Anulare di Roma	68
Roma - Fiumicino	17
Salerno - Reggio Calabria	443
Palermo - Mazza del Vallo A29	115
Alcamo - Trapani A29	37
Palermo - Catania A19	193
Catania - Siracusa	49
Diramazioni ed altri raccordi	32
Totale rete autostradale gestita	954

La manutenzione

Negli ultimi anni, il costante sviluppo della mobilità veicolare ha riportato l'attenzione degli enti proprietari e dei gestori della rete stradale sull'importanza di un'attività di manutenzione efficace ed in grado al tempo stesso di assicurare le migliori condizioni di sicurezza per l'utenza mantenendo efficiente nel tempo l'infrastruttura esistente.

L'Anas in qualità di concessionaria della viabilità di interesse nazionale e dovendo fornire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 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

Gli obblighi istituzionali ai quali Anas adempie sono, tra gli altri, quello di assicurare la manutenzione della rete viaria, 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 si riferisce alla manutenzione fisica e funzionale delle opere, alla sorveglianza, al monitoraggio, ai servizi di regolazione del traffico e della circolazione, e all'attivazione di misure protocollari, all'interazione e al dialogo con l'utenza, al controllo dei livelli di servizio, all'informazione e alla gestione nel tempo dell'infrastruttura.

Le attività di ricerca e sviluppo

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

1.2.3 Le altre attività

La finanza di progetto e le concessioni autostradali

Attraverso la valutazione della sostenibilità economico - finanziaria ed il costante monitoraggio dei flussi di cassa previsti nel piano finanziario delle concessionarie Anas assicura la gestione delle attività della finanza di progetto e la realizzazione delle attività di investimento delle concessionarie. Inoltre, tramite la definizione della composizione dei mezzi finanziari e la pianificazione di interventi coerenti con l'evoluzione dello scenario finanziario e di business, contribuisce ad ottimizzare i risultati della gestione finanziaria.

Le attività in ambito internazionale

Anas, attraverso l'Unità Iniziative Internazionali, 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 delle reti stradali ed autostradali. L'obiettivo è quello di valorizzare il know-how maturato dall'Anas in ottanta anni di attività nel settore delle infrastrutture stradali ed autostradali anche ai fini del raggiungimento, a livello internazionale, di standard di qualità e sicurezza sempre più elevati.

Le attività internazionali dell'Anas comprendono:

(i) assistenza tecnica di tipo istituzionale: l'Anas offre assistenza tecnica alle amministrazioni stradali di altri Paesi attraverso la predisposizione di piani nazionali di trasporto e studi di fattibilità tecnico-economica, il supporto nell'individuazione delle fonti di finanziamento, la formazione del personale, 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: 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 ad oggetto l'erogazione di percorsi formativi, teorici e pratici, a paesi stranieri interessati alla formazione degli addetti tecnici al sistema viario locale.

Ad oggi in ambito internazionale sono in corso varie 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.

Tabella 1.4: Attività suddivise per paese svolte in ambito internazionale nel 2007-2008-2009

Paese	Attività nel 2007	Attività nel 2008	Attività nel 2009
Afghanistan:	Incontro con autorità afgane per discutere temi di comune interesse per l'avvio di proposte di collaborazione tecnica.		
Albania:	Partecipazione a temi afferenti il Corridoio plurimodale di transito n. VIII.		
Algeria:	Partecipazione a gare per la supervisione di tre megalotti delle costruende autostrade Est/Centro/Ovest e Est/ovest.	Aggiudicazione provvisoria, in raggruppamento con altre società di ingegneria italiane, del contratto di supervisione del lotto EST (309 Km.) dell'autostrada algerina; Avvio attività in loco; Avvio di partecipazione ad altre gare in raggruppamento con altre società di ingegneria.	"Espletamento del contratto con l'ANA per la "Supervisione e Controllo dei Lavori per la realizzazione del lotto est (399 Km) dell'Autostrada Est-Ovest". Il contratto, della durata di 26 mesi, è entrato in vigore il 24 settembre 2008, dopo l'approvazione formale da parte della CNM "Commission Nationale des Marchés" del 25 agosto 2008. L'importo contrattuale complessivo è pari a circa 88,4 milioni di Euro Lordi (67,2 milioni di Euro, al netto delle tasse). Nel corso del 2009 si è provveduto al completamento dell'organizzazione per l'esecuzione delle attività di contratto sia a livello centrale (Costantine), sia a livello dei singoli cantieri."
America Latina:	Partecipazione seminario Vertice U.E. – America Latina e Caraibi; Partecipazione III Conferenza Nazionale Italia – America Latina e Caraibi.		



Paese	Attività nel 2007	Attività nel 2008	Attività nel 2009
Banca Mondiale:	Partecipazione alla presentazione della ricerca denominata: "La partecipazione italiana alle gare finanziate dalla Banca Mondiale".		
Brasile:	Partecipazione al "Tavolo Brasile" istituito dal MAE.	Partecipazione alle attività del Consiglio Italo- Brasiliano di Cooperazione nell'ambito del Gruppo di Lavoro per le Attività Economiche, Commerciali e Finanziarie.	Partecipazione alle attività del Consiglio Italo-Brasiliano di Cooperazione; si è in attesa della firma della "Dichiarazione di Intenti tra il MIT italiano ed il Ministero dei Lavori Pubblici brasiliano sulla Cooperazione nel Settore delle Infrastrutture", a seguito della quale l'ANAS potrà inserirsi nelle relative attività di cooperazione scaturenti dalla suddetta Dichiarazione di Intenti.
Bulgaria:	Convegni e Accordo (Bozza finale) tra Anas e National Road Infrastructure Fund bulgaro.		
Cina:	Iniziativa riguardante la gestione di tratte autostradali in Cina (Hetan).	Negoziazioni preliminari tra le parti svoltesi con difficoltà. Proposta iniziale cinese ritenuta da ANAS, e dal proprio partner italiano Socotherm, non accettabile.	
Colombia:		Partecipazione all'incontro (Roma, 21-02-2008) con il Vice Ministro del Trasporto della Colombia e con il Direttore Generale di INVIAS finalizzato alla presentazione istituzionale di importanti progetti infrastrutturali in Colombia.	
Corridoio VIII:	"Contratto di Assistenza tecnica con il Segretariato di Bari; Incontri e missioni varie."	"Partecipazione al Gruppo di Lavoro "Motorway Working Group" (Albania, Bulgaria, Macedonia e Italia); Partecipazione alla fiera del Levante tenutasi in Albania."	Partecipazione a convegni afferenti il Corridoio pluri-modale di transito n. VIII.
Giappone:	"Accordo di cooperazione con gestore autostradale giapponese; Incontri tecnici di collaborazione su temi di attività nell'ambito della protezione civile."		
Honduras:	Attività relative alla richiesta honduregna di cooperazione tecnica.	Non è stato possibile attivare la cooperazione tecnologica richiesta, per problemi interni di carattere politico sorti nell'ambito dell'Honduras.	
India:	"Gruppo di lavoro misto Italia-India; Gruppo di lavoro misto Anas NHAI per lo sviluppo del sistema autostradale in India istituito nell'ambito della Commissione mista per la cooperazione economica tra Italia e India."	Ricerca - sia in ambito italiano che indiano - delle risorse finanziarie occorrenti per lo svolgimento dei n. 5 programmi di cooperazione ANAS-NHAI precedentemente identificati e conseguente/eventuale definizione delle modalità di attuazione/assegnazione.	In data 05-10-2009 è scaduto l'Accordo di Cooperazione ANAS-NHAI (Autorità Autostradale Indiana).
Iraq:	Attività per conto MAE espletata attraverso il CIITI - "consorzio Italiano Infrastrutture e trasporti per l'Iraq" riguardanti l'Iraq Transport Master Plan (ITMP), i corsi di formazione finalizzati all'ITMP e lo Studio Trasportistico Multimodale del Sud Iraq.	Completamento dello Studio Trasportistico Multimodale del Sud Iraq e, con esso, di tutte le attività del CIITI commissionate dal MAE	Messa in liquidazione del CIITI, deliberata dal CdA ANAS (Delibera n. 210 del 1 dicembre 2009) e conseguentemente dall'Assemblea dei Soci CIITI (15 febbraio 2010).

Paese	Attività nel 2007	Attività nel 2008	Attività nel 2009
Macedonia:	Accordo (bozza finale) tra Anas e Fund for National and Regional Roads macedone.	Attività preliminari per partecipazione a gare internazionali per la concessione di autostrade a pedaggio.	
Marocco:		Prequalificazione con altre società di ingegneria per la supervisione di tratte autostradali in Marocco e partecipazione alle successive gare.	
Moldavia:		Partecipazione alla missione istituzionale guidata dal Ministro degli Affari Esteri nell'ambito dell'Accordo di Cooperazione firmato tra ANAS e Ministero dei Trasporti ed Industria Stradale il 3 Agosto 2007.	
Pakistan:	Gruppo di lavoro congiunto Italia Pakistan sul tema Energia-Infrastrutture.		
Polonia:		Missione in Polonia per approfondimento offerte del mercato immobiliare ed infrastrutturale.	
Russia:	Partecipazione al foro di dialogo italo-russo in occasione del vertice bilaterale dei Capi di Stato e di Governo italiano e russo.	Partecipazione alla tavola rotonda promossa dal Ministero dei Trasporti russo ed attività per la messa a punto del programma di cooperazione tra ANAS e Road of Russia.	
Serbia:	Attività preparatorie per lo sviluppo della progettazione dell'asse autostradale Belgrado-Timisoara e per la partecipazione alle gare per l'affidamento di servizi di supervisione lavori.		
Sud Africa:	Partecipazione ad incontri con il Vice Ministro dei Lavori Pubblici Sudafricano su invito del MIT per lo sviluppo di infrastrutture stradali ed autostradali.	Identificata l'opportunità per l'ANAS di stipulare un accordo di cooperazione con la SANRAL (The South African National Roads Agency Limited). In ragione delle difficoltà attuative riscontrate per i casi analoghi in India e Vietnam, si è preferito al momento soprassedere ed attendere ulteriori sviluppi.	
Ucraina:		Incontro c/o ICE del gruppo misto sul tema "Campionato Europeo di calcio 2012 – opportunità di business".	
Unione Europea:	Contratto relativo al Progetto "Pre-Emergency" (Ambito di Protezione Civile).		
Venezuela:	"Accordo relativo a "Puerto Bolivar"; Proposta tecnica relativa all'autostrada Caracas-La Guaira; Partecipazione a riunioni per la proposta relativa al Programma Integrato Trasporti Metropolitanì."	Attività relativa alla proposta di assistenza tecnica tra ANAS e ALCADIA e formalizzazione definitiva del contratto relativo al progetto "Caracas Insorgente Bicentenaria – 2011".	Attività volte all'attivazione del contratto relativo al progetto "Caracas Insorgente Bicentenaria – 2011" con nuovi interlocutori istituzionali (DC e MOVPI), che hanno sostituito l'ALCALDIA.
Vietnam:	Sottoscrizione Memorandum di intesa tra ANA e VRA (Vietnam Road Administration).	Ricerca - senza esito favorevole - delle risorse finanziarie occorrenti per l'attivazione della cooperazione ANAS-VRA.	Partecipazione al "Italy-Vietnam Business Forum" organizzato da Confindustria, ICE, ABI, in collaborazione con il Ministero dello Sviluppo Economico ed il Ministero degli Affari Esteri (dicembre 2009)



1.2.4 Le attività ispettive

L'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali

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, 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 sugli schemi di concessione utilizzati, sul rispetto degli obblighi contrattuali assunti dai concessionari, 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;
- l'art.14 del Codice della Strada ed i vigenti atti convenzionali affidano alle società concessionarie (quali Enti Proprietari della autostrada ai sensi del citato art.14) il compito di provvedere al mantenimento della funzionalità delle infrastrutture in concessione e di assicurare la sicurezza e la fluidità della circolazione. L'Ispettorato produce periodicamente, o in occasione di particolare necessità, circolari a tutte le Società Concessionarie dettando indicazioni e direttive di carattere generale o, eventualmente, nello specifico verificando a campione, tramite gli Uffici Ispettivi Territoriali (di seguito UIT), l'applicazione di quanto disposto. In taluni casi gli UIT, per eventi di particolare rilievo, provvedono ad effettuare verifiche puntuali. Segnalando alla sede centrale le eventuali carenze riscontrate dando avvio a procedimenti di natura sanzionatoria.

GRI/G3> 2.3 La struttura operativa dell'IVCA è scindibile in tre macroaree: Area Gestionale, Area Vigilanza Concessioni ed Area Attività Ispettive.

L'Area Gestionale è strutturata in tre Unità: Unità Analisi Economico Finanziarie, Unità Legale e Amministrativa, Unità Relazioni Concessionarie.

L'IVCA è responsabile delle attività di vigilanza economico-finanziaria sulle Società Concessionarie Autostradali, della gestione delle relazioni con le Società Concessionarie e del supporto amministrativo-legale alle Unità Organizzative dell'Ispettorato Concessioni Autostradali. In particolare, essa:

- assicura la gestione dei rapporti con le Società Concessionarie;
- garantisce l'indirizzo e il coordinamento delle attività dei Sindaci di nomina ANAS nelle Società Concessionarie Autostradali;
- assicura la gestione del contenzioso dell'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali e delle attività connesse a deroghe, licenze e concessioni;
- garantisce l'emissione dei provvedimenti sanzionatori per inadempienze dei Concessionari;
- garantisce il controllo dei bandi di gara;
- cura gli aspetti amministrativi connessi alla gestione delle Convenzioni e al rilascio dei provvedimenti autorizzativi;
- assicura la definizione e la corretta applicazione dei parametri di qualità dei servizi;
- assicura il controllo delle concessioni autostradali collaborando con le strutture competenti a svolgere le attività per il rinnovo delle Convenzioni, nel rispetto dei vincoli normativi e contrattuali esistenti.

L'Area Vigilanza Concessioni è strutturata in tre Unità: Unità Analisi Piani Tariffari, Unità Qualità del Servizio, Unità Analisi Investimenti

L'Area Vigilanza Concessioni è responsabile della vigilanza tecnico-amministrativa ed economico-finanziaria sulle società concessionarie autostradali e del controllo per le attività di pianificazione e progettazione degli investimenti e per l'aggiornamento annuale delle tariffe delle società concessionarie autostradali. In particolare, essa:

- assicura il controllo tecnico amministrativo sulla pianificazione e realizzazione dei progetti di nuovi investimenti e degli interventi di manutenzione da parte delle società concessionarie autostradali;
- assicura l'identificazione dei requisiti tecnici per la rilevazione di eventuali inadempimenti delle società concessionarie autostradali;
- garantisce l'emissione di provvedimenti sanzionatori a seguito degli inadempimenti rilevati;
- assicura l'analisi e il monitoraggio dei Piani di Traffico elaborati dalle Società Concessionarie Autostradali;
- assicura il monitoraggio della gestione economica e finanziaria delle Società Concessionarie Autostradali;
- assicura la verifica dei requisiti tecnico-economici per l'aggiornamento annuale delle tariffe.

L'Area Attività Ispettive è strutturata negli Uffici Ispettivi di Genova, Bologna, Roma e Catania.

L'Area Attività Ispettive è responsabile delle attività di vigilanza tecnica e operativa delle Società Concessionarie Autostradali attraverso l'indirizzo e il coordinamento degli Uffici Ispettivi Territoriali e delle rispettive sezioni distaccate, anche organizzando controlli ispettivi sul territorio. Nello specifico garantisce:

- attraverso risorse dedicate a ciascuna area geografica, il coordinamento degli Uffici Ispettivi Territoriali, definendo le linee di indirizzo e la programmazione delle verifiche ispettive;
- il controllo degli stati di avanzamento del Piano di Manutenzione;
- la verifica del livello di fruibilità autostradale;
- la verifica del rispetto dei parametri tecnici della Convenzione relativi alla manutenzione;
- il controllo degli stati di avanzamento degli investimenti;
- la verifica del rispetto dei parametri tecnici della Convenzione relativi agli investimenti;
- il controllo dei livelli di servizio della rete autostradale e delle pertinenze.



Anche nel 2009 l'Ispettorato di Vigilanza ha proseguito nel consolidamento, non solo quantitativo, delle proprie attività ispettive, confermando il trend positivo già registrato nell'anno precedente. Difatti, nel corso del 2009, l'IVCA ha effettuato 1.073 sopralluoghi ispettivi (670 nel 2008), 708 visite di controllo (362 nel 2008) e 365 visite di ottemperanza (308 nel 2008). A seguito di tali sopralluoghi ispettivi sono state rilevate 4.863 "non conformità" dello stato gestionale e manutentivo della rete autostradale.

Di queste, 2.927 sono risultate già sanate in sede di visita di ottemperanza, per le rimanenti, attinenti ad interventi di carattere strutturale, risultano in corso o già programmati i relativi interventi.

1.3 La struttura societaria e l'organigramma

ATTIVITÀ ISPETTIVE AUTOSTRADALI

Nel 2009, l'IVCA ha avviato verifiche ispettive in relazione a specifici eventi, comportanti gravi disagi alla circolazione autostradale, a seguito dei quali è stata contestata, a talune Società Concessionarie, la violazione dei rispettivi obblighi convenzionali:

- evento del 22 giugno, occorso sulla A1, tra Sasso Marconi e Casalecchio;
- evento del 4 e 5 luglio, occorso sulla A4 "Brescia – Padova", presso Brescia;
- evento del 31 luglio e 1° agosto, occorso sulla A4 "Passante di Mestre"

L'evento del 31 luglio e 1° agosto ha interessato tre Società Concessionarie interconnesse e, precisamente, CAV, Società delle Autostrade di Venezia e Padova ed Autovie Venete. In conseguenza sono state applicate a CAV, Autostrade di Venezia e Padova ed Autovie Venete specifiche sanzioni amministrative, rispettivamente di importo pari a €/migliaia 150, 75 e 25.

Riguardo all'evento del 4 e 5 luglio, occorso sulla A4 "Brescia – Padova", presso Brescia, è stata applicata alla relativa Società concessionaria una sanzione amministrativa pari a €/migliaia 50.

Oltre alle citate sanzioni, l'Ispettorato, a conclusione del Piano Annuale di Monitoraggio eseguito nei confronti della Società Concessionaria Autostrade per l'Italia S.p.A., secondo quanto previsto dal capitolo 8 dell'allegato N (Disciplinare per l'applicazione di sanzioni e penali) alla vigente Convenzione, ha quantificato penalità complessive per €/migliaia 390.

1.3.1 Il modello organizzativo

Anas dal 2006 è dotata di una struttura organizzativa che prevede 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 ed un numero molto limitato di funzioni di staff e di servizio a riporto diretto del Presidente.

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

- Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali;
- Direzione Centrale Risorse, Organizzazione e Sistemi;
- Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali;
- Affari Societari e Segreteria del Consiglio di Amministrazione;
- Pianificazione Strategica;
- Internal Auditing;
- Unità Legalità e Trasparenza;
- Segreteria Tecnica.

La Condirezione Generale Tecnica concentra sotto un'unica responsabilità tutte le attività tecnico-operative ed è articolata in strutture organizzative focalizzate sui processi core aziendali.

La Condirezione Generale Legale e Patrimonio assicura 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 - contabili, il controllo economico-finanziario del business, la gestione delle partecipazioni societarie, il rilascio delle concessioni autostradali, il finanziamento delle grandi opere con tecniche di finanza di progetto, 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.).

1.3.2 Il contesto di riferimento

Il comparto delle infrastrutture e dei trasporti subisce in misura rilevante gli effetti derivanti dall'andamento del prodotto interno lordo, caratterizzato ad oggi da tassi di crescita minori rispetto al quadro degli interventi delineati dalla Strategia di Lisbona e dallo stesso Master Plan dell'Unione Europea.

In tale contesto, le azioni di intervento di Anas in qualità di gestore dell'offerta di trasporto stradale nel lungo termine sono identificate nel Piano generale dei Trasporti, mentre nel breve termine nei Documenti di Programmazione Economica e Finanziaria, caratterizzati da scelte prioritarie che pongono in primo piano le 21 opere definite "inderogabili" per lo sviluppo del Paese, tra cui l'autostrada Salerno - Reggio Calabria, il Grande Raccordo Anulare di Roma, il Passante di Mestre e la strada statale Jonica. Tutti interventi infrastrutturali che sono stati selezionati in base alla natura ed esecutività del progetto e soprattutto considerando la capacità di immettere risorse economiche nel sistema Paese.

Le azioni di programmazione trasportistica attuate in Italia sono espressione della politica economica trasportistica proposta dall'Unione Europea, con obiettivi volti a rafforzare la qualità del settore stradale, a migliorare l'applicazione dei regolamenti in vigore mediante il rafforzamento delle sanzioni dei controlli e a realizzare le grandi infrastrutture previste dal programma di reti transeuropee (TEN), individuate dagli orientamenti del 1996 e dai grandi progetti selezionati dal Consiglio europeo di Essen del 1994.

1.3.3 L'identità, la missione e la strategia

GRI/G3> 4.8

La missione

La missione di Anas è 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.

La missione di Anas si sostanzia dunque nell'attuazione sistematica degli obiettivi di:

- gestione, manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade ed autostrade;
- adeguamento e progressivo miglioramento della rete delle strade e delle autostrade e della relativa segnaletica;
- costruzione di nuove strade ed autostrade, anche a pedaggio, sia direttamente che mediante concessione a terzi;
- partecipazione allo sviluppo di 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;
- ampliamento della gamma dei servizi nell'ambito della ricerca ed innovazione nonché nelle attività di supporto agli Enti pubblici;
- vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e controllo della gestione delle autostrade;
- attuazione delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade ed autostrade e tutela del traffico e della segnaletica;
- adozione dei provvedimenti necessari per la sicurezza del traffico sulle strade e sulle autostrade;
- 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

Nel 2007 Anas ha definito, d'intesa con il 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 che la durata della concessione sia adeguata a cinquanta anni e cioè fino a tutto il 2052. Il menzionato piano, dopo essere stato esaminato nel 2007 dalla 8ª Commissione Permanente della Camera dei Deputati (Ambiente, Territorio, Lavori Pubblici) e dalla 8ª Commissione Permanente del Senato della Repubblica (Lavori Pubblici, Comunicazioni), è tuttora in fase di valutazione per l'approvazione.

La strategia di sviluppo del ruolo dell'Anas delineata nel Piano 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'obiettivo 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 andrebbe a sostituire gli attuali corrispettivi di servizio, con un significativo risparmio per il bilancio dello Stato, e consentirebbe già nel medio termine di raggiungere l'obiettivo del deconsolidamento di Anas dal perimetro della Pubblica Amministrazione introducendo la possibilità di poter accedere autonomamente al mercato dei capitali per finanziare la domanda di sviluppo infrastrutturale del Paese.

Il Piano prevede infine un risultato netto sempre positivo a partire dal medio periodo su livelli di utile netto prossimi al pareggio, 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, armonizzazione le attività territoriali e migliorare l'efficienza operativa;
- lo sviluppo dei ricavi connessi alla gestione della rete (licenze, concessioni, aree di servizio, ecc.);
- 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 degli esercizi precedenti e quindi di perseguire nel modo più idoneo la propria missione.

La strategia di evoluzione del ruolo di Anas prevede inoltre 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.

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 necessari per accelerare e ampliare il volume degli investimenti. A tale riguardo si consideri che il riequilibrio di gestione del 2008 e 2009 - 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.

1.4 La corporate governance

1.4.1 Il sistema di corporate governance

Anas presenta una struttura di governo di tipo "tradizionale", articolata in Assemblea dei Soci, Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale.

GRI/G3> 4.1

Ai predetti organi sociali si affiancano, nell'ambito del sistema di controllo interno, il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, l'Unità Internal Auditing, l'Organismo di Vigilanza ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, 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 70 anni.

GRI/G3> LA13

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.

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 concerto tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze e il 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).

Inoltre, le eventuali modifiche statutarie devono essere approvate con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Di seguito la tabella riepilogativa degli organi e delle cariche sociali nel 2009:

Cariche Sociali 2009

Consiglio di Amministrazione:

Presidente ¹	Dott. Pietro Ciucci
Consiglieri ¹	Arch. Giuseppe Cerutti Dott. Claudio Andrea Gemme Arch. Bortolo Mainardi Avv. Giuseppe Spampinato

Direttore generale:	Dott. Pietro Ciucci
----------------------------	---------------------

Condirettori generali:	Dott. Leopoldo Luigi Conforti ² Ing. Gavino Coratza ³ Dott. Stefano Granati
-------------------------------	---

Dirigente Preposto:	Dott. Giancarlo Piciarelli
----------------------------	----------------------------

Collegio Sindacale⁶:

Presidente	Dott.ssa Alessandra dal Verme
Sindaci effettivi	Dott. Antonio Iorio Prof. Gianfranco Zanda
Sindaci supplenti	Dott. Antonio Ionta Dott. Luigi D'Attoma

Corte dei Conti:

Magistrato delegato al controllo ⁴	Dott. Michele Grasso
Sostituto delegato al controllo ⁵	Dott.ssa Oriana Calabresi

Società di revisione	Reconta Ernst & Young S.p.A.
-----------------------------	------------------------------

1. Il Consiglio di Amministrazione è stato nominato per gli esercizi 2009-2010-2011 dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi il 17 luglio 2009.
2. Nominato nel mese di ottobre 2009.
3. Nominato nel mese di dicembre 2009.
4. Nominato dalla Corte dei Conti nel mese di luglio 2009.
5. Nominato dalla Corte dei Conti nel mese di dicembre 2009.
6. Nominata dall'Assemblea nel mese di giugno 2010.

1.4.2 L'Assemblea dei Soci

GRI/G3> 4.4

All'Assemblea dei soci sono attribuiti i poteri di:

- approvare il Bilancio;
- nominare il Presidente, i componenti del Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale;
- conferire l'incarico di revisione legale dei conti;
- provvedere in seduta straordinaria alle modifiche statutarie.



1.4.3 Il Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione si compone di cinque membri, compreso il Presidente, eletti dall'Assemblea. Gli Amministratori durano in carica tre esercizi 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.

GRI\G3 > 4.6, 4.7, 4.9, 4.10

Il Consiglio di Amministrazione, oltre ad essere investito per legge di tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salve le competenze dell'Assemblea, ha riservati una serie di poteri specificatamente indicati nello statuto sociale (art. 18), inclusi i processi per controllare, identificare e gestire le performance economiche, ambientali e sociali, aderenza a standard interni codici di condotta e principi.

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 alle deliberazioni proposte in seno al consiglio di amministrazione, la prassi seguita è l'astensione motivata dal voto dei soggetti passibili di tali conflitti.

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 degli 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.

I compensi, comprensivi delle diarie, spettanti agli amministratori nel 2009 sono stati pari a €/migliaia 240.

L'Assemblea dei Soci del 17 luglio 2009 ha deliberato, in ottemperanza alla Legge n. 69 del 18 giugno 2009, un emolumento per ciascun consigliere pari ad €/migliaia 31, con una riduzione del 25% rispetto a quanto deliberato per il triennio precedente. Il Consiglio, per l'espletamento del proprio mandato, si riunisce mediamente una volta al mese, fatta salva l'esigenza di riunioni per questioni che rivestono carattere di urgenza, nel 2009 vi sono state 13 riunioni.

1.4.4 Il Presidente

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione è eletto dall'Assemblea e permane nella carica per tutta la durata del Consiglio di Amministrazione ed ha poteri, per statuto, di ordinaria e straordinaria amministrazione, che gli vengono delegati dal Consiglio di Amministrazione, ad eccezione di una serie di atti riservati per legge e per statuto al Consiglio stesso. Il Presidente convoca e presiede il Consiglio di Amministrazione e dà attuazione alle deliberazioni del Consiglio.

GRI\G3 > 4.2

Spettano al Presidente la rappresentanza della società di fronte a qualunque autorità giudiziaria o amministrativa e di fronte a terzi e la firma sociale, la gestione finanziaria, l'organizzazione e la 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.

L'attuale Presidente, il Dott. Pietro Ciucci, è stato riconfermato per il triennio 2009-2011 dall'Assemblea degli Azionisti di Anas del 17 luglio 2009 e per il medesimo periodo ricopre anche il ruolo di Direttore Generale.



Nel 2009 il Presidente Ciucci ha ricoperto anche la carica di Amministratore Delegato di Stretto di Messina S.p.A., società controllata del Gruppo Anas (i cui compensi vengono interamente riversati ad ANAS ai sensi dell'art. 3, comma 14, della Legge 24 dicembre 2008, n. 244) oltre alle cariche di componente del Consiglio Direttivo dell'Unione degli Industriali e delle Imprese di Roma e di Presidente dell'AIPCR C.N.I., Comitato Nazionale Italiano Associazione Mondiale della Strada.

1.4.5 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, è di nomina del Ministero dell'Economia e delle Finanze, sono nominati dall'assemblea, durano in carica tre esercizi e sono rieleggibili.

Le principali funzioni di vigilanza e di controllo di competenza del Collegio Sindacale sono:

- 1) vigilare sull'osservanza della legge e dello statuto sociale (es. regolarità delle convocazioni, delle riunioni, accertamento dei quorum costitutivi e deliberativi, conformità al codice civile e altre leggi in generale, ecc.);
- 2) vigilare sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- 3) vigilare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e sul suo concreto funzionamento.

Inoltre il Collegio Sindacale partecipa alle sedute degli organi di amministrazione.

L'incarico del Collegio Sindacale (nominato per il triennio 2007-2009) è terminato con l'assemblea convocata per l'approvazione del Bilancio relativo all'esercizio 2009 che ha provveduto alla nomina del nuovo Collegio per il triennio 2010-2012.

Il compenso dei Sindaci per l'anno 2009 è stato pari a €/migliaia 151.

Con il rinnovo del Collegio Sindacale per il triennio 2010-2012, l'Assemblea del 24 giugno 2010 ha ridotto del 10% l'emolumento deliberato per il triennio precedente, in ottemperanza al Decreto Legge 31 maggio 2010, n. 78).

1.4.6 Il sistema delle procure

Anas, al fine di assicurare l'efficacia, l'efficienza operativa e la responsabilizzazione dei propri dipendenti, nonché la necessaria trasparenza con i terzi, si è dotata di un sistema di procure e sub procure. In particolare, il Presidente conferisce procure speciali in coerenza e nel rispetto degli organigrammi aziendali e degli ordini di servizio, assicurando, in relazione alle specifiche competenze di ciascuno, criteri omogenei di attribuzione secondo i vari livelli (Condirettori Generali, Direttori Centrali, Capi Compartimento, ecc.). Tali procuratori possono a loro volta, delegare tutti o parte dei loro poteri ad altri dirigenti e funzionari.

In particolare, al fine di assicurare la necessaria operatività sul territorio, il Presidente conferisce procura ai capi comparto che a loro volta possono conferire sub procure al Responsabile dell'Area Amministrativa ed ai Responsabili delle Aree Tecniche Esercizio e Progettazione e Nuove Costruzioni. I poteri riconosciuti alle diverse figure professionali sono omogenei su tutto il territorio.

1.4.7 L'Unità Internal Auditing

L'Unità Internal Auditing, nel rispetto degli indirizzi strategici aziendali e della normativa vigente in materia, ha l'obiettivo di assicurare al Vertice Aziendale l'adeguatezza, l'affidabilità e la funzionalità del sistema di controllo interno, garantendo la definizione di standard metodologici ed attuando verifiche presso le Unità Organizzative centrali e periferiche, formulando interventi correttivi in caso di riscontro di eventuali anomalie.

A supporto della *governance* aziendale l'Unità Internal Auditing, di seguito "UIA", verifica il rispetto delle strategie e dell'operatività delle differenti strutture, rilevandone fattori di

disallineamento rispetto agli standard aziendali. Con riguardo alle novità introdotte dalla legge n. 69/09 l'UIA, sin dagli ultimi mesi del 2009, riferisce trimestralmente al Consiglio di Amministrazione in merito al sistema di controllo interno.

Si segnala che nel 2009 si è data attuazione al piano di Audit 2009 – il terzo nella storia dell'*Internal Auditing* di Anas – basato su un'analisi dei rischi aziendali, individuati sia in base alle evidenze emerse dagli audit precedenti che istanze pervenute dai vari organi sociali (Presidente, Consiglio di Amministrazione, Collegio Sindacale, Organismo di vigilanza ex d.lgs. 231/2001).

Tra le principali aree e attività aziendali oggetto di verifica nel corso del 2009 si segnalano:

- verifica dell'applicazione della normativa in materia di sicurezza nei cantieri ex D.Lgs. n. 81/08, tema di recente inserito all'interno del D.Lgs. n.231/01 e che in Anas assume una significativa rilevanza in considerazione dell'elevato numero di cantieri aperti. La verifica svolta, mirata a valutare l'adozione e l'attuazione del Modello Organizzativo – Parte Speciale C, ha evidenziato talune aree di miglioramento a fronte delle quali l'UIA ha formulato specifiche raccomandazioni alle Unità Organizzative interessate;
- attuazione e sviluppo del Servizio "Verifiche Materiali e Forniture", che ha l'obiettivo di monitorare l'efficacia dei controlli posti in essere dalle figure preposte (Direttore dei Lavori, Responsabile del Procedimento, Coordinatori d'Area, ecc.) finalizzati a contrastare i rischi di non conformità dei materiali e delle forniture posti in opera nei cantieri;
- partecipazione alle attività di *testing* connesse all'applicazione della Direttiva del Ministero dell'Economia e delle Finanze riguardante il "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili e societari" (DP); in dettaglio l'UIA ha collaborato con l'apposita struttura del DP nelle verifiche aventi ad oggetto l'effettivo funzionamento dei principali controlli presenti in alcune procedure dell'area amministrativo-contabile e bilancistica.

L'Unità Internal Auditing ha svolto nel 2009 un numero di verifiche superiore a quello dell'esercizio precedente, mirate all'individuazione e alla valutazione dei rischi e dei controlli inerenti i processi aziendali programmati in sede di Piano 2009.

Dalle attività eseguite non sono emerse fattispecie riconducibili a frodi o elementi che abbiano potuto inficiare la correttezza e veridicità dei dati di bilancio.

Nel complesso l'attività svolta ha consentito un ragionevole grado di copertura del sistema di controllo interno dell'Anas, tenuto conto delle risorse disponibili.

L'Internal Auditing ha inoltre partecipato alle attività del "Gruppo di Lavoro 231" per la realizzazione del corso di formazione *on line (e-learning)* relativo al D.Lgs. n. 231/01 ed al Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo volto alla diffusione al personale Anas del Modello 231 ed erogato a partire dal mese di gennaio 2010.

1.4.8 Il Dirigente Preposto

In adempimento alla Legge 262/2005 e successive modifiche e seguendo le indicazioni in tema di governance del Ministero dell'Economia e delle Finanze, in Anas è stata introdotta la figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

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 previsioni;
 - 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 2009 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 finalizzati 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. In particolare nel 2009, la fase d'identificazione dei conti di bilancio significativi e relativa associazione dei processi aziendali/classi di transazioni che li hanno generati ha condotto alla definizione di un perimetro di intervento, costituito dai processi che rilevano ai fini della legge citata. Gli esiti delle verifiche svolte hanno confermato la sostanziale applicazione dei diversi controlli automatici e manuali associati ai processi, evidenziando i punti di miglioramento del citato percorso di adeguamento.

Sulla base di quanto previsto dal Regolamento del Dirigente Preposto di Anas è stato richiesto all'Unità Internal Auditing lo svolgimento di uno specifico intervento di audit in tema di Convenzioni con Enti Locali.

Al fine di diffondere una maggiore conoscenza dei requisiti previsti dalla normativa in tema di responsabilità e obblighi riguardanti l'informativa societaria, il Dirigente Preposto, con il supporto della propria Struttura, è intervenuto nell'ambito di eventi formativi dedicati al personale amministrativo delle unità centrali e periferiche.

Nel luglio 2009 il Consiglio di Amministrazione di Anas ha confermato il Dott. G. Piciarelli, Direttore Centrale Amministrazione e Finanza, quale Dirigente Preposto per il triennio 2009 - 2011.

1.4.9 Il Codice Etico

GRI\G3 > 4.8

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

- onestà e imparzialità;
- 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 giungere alla stipula di qualsiasi contratto, hanno l'onere di prendere visione e rispettare i contenuti del codice etico.

Anas è impegnata sia nella diffusione dei principi fondanti il proprio operato, ma è anche attivamente attenta al monitoraggio dell'effettiva applicazione di tali principi applicando un sistema sanzionatorio in caso di mancata osservanza delle disposizioni previste dal Codice Etico.

1.4.10 L'Organismo di Vigilanza

Il decreto legislativo 231/2001 disciplina la responsabilità degli enti forniti di personalità giuridica, nonché delle società e associazioni anche prive di personalità giuridica, per gli illeciti amministrativi dipendenti da reato. Il decreto contempla una pluralità di misure anche cautelari, patrimoniali ed interdittive, a carico delle società, ove il presupposto fondamentale della responsabilità s'identifica con l'atteggiamento complessivo dell'ente e con l'assenza di strumenti di controllo e prevenzione. L'Organismo di Vigilanza (di seguito "OdV") 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 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.

GRI/G3> SO2, SO4, SO8

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

- a) diffondere e verificare nel contesto aziendale la conoscenza e la comprensione del Modello;
- b) vigilare 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) verificare l'effettiva capacità del Modello di prevenire la commissione dei reati previsti dal D.Lgs. n. 231/01 e s.m.i.;
- d) valutare e promuovere aggiornamenti del Modello, in relazione alle mutate condizioni aziendali e/o alle disposizioni legislative;
- e) comunicare e relazionare 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" a cui sono attribuiti i seguenti compiti:

- richiedere, ricevere e fornire tutte le informazioni rilevanti per il modello organizzativo;
- trattare le suddette notizie al fine di razionalizzare quelle rilevanti;
- svolgere le funzioni ricognitive con la struttura di appartenenza per verificare la completezza dei flussi informativi;
- 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;
- segnalare all'Organismo eventuali situazioni di esposizione ai "rischi-reato".

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.

Nel 2009 l'OdV ha predisposto 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.

Nel 2009 si è conclusa l'attività volta alla realizzazione di un corso in modalità *e-learning*, l'erogazione del corso ha interessato circa 1.700 dipendenti appartenenti sia alla Direzione Generale che ai Compartimenti. Il corso di formazione, promosso dall'OdV e realizzato dal Gruppo di Lavoro 231 con la collaborazione di DCROS/Centro per l'Alta Formazione e dei Sistemi Informativi, ha lo scopo di formare una fascia di personale più ampia di quella già oggetto di precedenti sessioni formative sui principi fondamentali del Decreto e sui reati ivi previsti, verificando il livello di apprendimento con un test *on-line*.

Da segnalare che il Modello adottato da Anas prevede anche una Parte Speciale "C" sui reati in materia di salute e sicurezza del lavoro riferita alla gestione della sicurezza dei cantieri.

L'Unità Internal Auditing, su richiesta dell'OdV, nel 2009 ha svolto verifiche specifiche sull'applicazione della Parte Speciale "C", evidenziando taluni aspetti suscettibili di miglioramento e ha fornito i relativi suggerimenti alle strutture aziendali competenti.

Nel 2009 sono state poi ulteriormente sviluppate le misure volte ad omogeneizzare i comportamenti di azione preventiva di fenomeni corruttivi e di riciclaggio su tutti i Compartimenti. In particolare, l'Unità Legalità e Trasparenza ha avviato le seguenti attività:

- (i) programmi di formazione specifica rivolta alle istituzioni (DIA, Gruppi Interforze) coinvolte nel processo di monitoraggio dei fenomeni di infiltrazione criminale e di riciclaggio nei lavori;
- (ii) controllo dei dati di natura finanziaria sulla filiera dei subappaltatori prevedendo l'inserimento nei Protocolli di Legalità di clausole specifiche sulla tracciabilità dei flussi finanziari dei subappaltatori;
- (iii) azioni di raccordo con le Prefetture territorialmente competenti, volte alla individuazione degli strumenti protocollari più idonei per il contrasto delle infiltrazioni di stampo criminale;
- (iv) inserimento nei bandi di gara Anas di specifici riferimenti ai Protocolli di Legalità.

Con riguardo alle attività relative all'aggiornamento del Modello, con riferimento alle sue parti speciali, si evidenzia l'emanazione nel 2009 di numerose procedure volte a "coprire" alcune aree aziendali mappate ed individuate come "sensibili" ai reati elencati nella 231. Su dette procedure l'attività dell'OdV si è focalizzata nella valutazione della presenza dei presidi atti a prevenire la commissione dei reati previsti dal decreto Legislativo 231/01.

Per quanto attiene l'attività di monitoraggio del rispetto del Modello Organizzativo, l'Organismo ha richiesto all'Unità Internal Auditing l'effettuazione di specifici interventi di audit in alcune delle aree sensibili al rischio - reato 231. In tale ambito sono state svolte verifiche riguardanti il processo di acquisto di beni e servizi sotto soglia comunitaria, le modalità di nomina delle Commissioni di Gara e delle Commissioni per la definizione degli Accordi Bonari, la corretta applicazione delle misure in materia di sicurezza dei lavoratori adottate in alcuni cantieri Anas, tenuto conto delle modifiche introdotte in tale area dal Decreto Legislativo 81/2008.

Detti monitoraggi sono finalizzati, in particolare, alla verifica del rispetto dei quattro "principi-cardine" enunciati dal Modello Organizzativo e consistenti nell'esistenza di norme e procedure formalizzate, nel corretto esercizio dei poteri di firma e delle deleghe, nella segregazione dei compiti e nella tracciabilità degli atti.

Nel 2009 l'Organismo non ha promosso alcuna sanzione per non conformità a leggi, regolamenti o a disposizioni contenute nel Modello 231.

1.4.11 La Corte dei Conti

L'Anas, con Legge 8 agosto 2002, n. 178, è stata trasformata in società per azioni ed è sottoposta al controllo della Corte dei Conti ai sensi dell'art. 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259.

La Corte dei Conti, nella figura del Magistrato delegato al controllo, 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.

Il controllo ha acquistato nel tempo sempre maggior peso, tenuto conto della rilevanza strategica per l'economia dei settori nei quali l'attività di Anas viene svolta. L'importanza del controllo della Corte dei conti, che si affianca ad altri controlli previsti dalla legge e dagli statuti (es.: collegio dei revisori, collegio sindacale...), consiste nel dover tenere conto della natura pubblica degli interessi perseguiti da Anas nonché della natura pubblica di gran parte delle risorse gestite che non può non esigere il rispetto di rigorosi parametri di economicità di gestione e di razionalità economica delle scelte.

Il Magistrato delegato al controllo partecipa alle sedute degli organi di amministrazione ad ai Collegi Sindacali di Anas. L'attività di controllo, anche preventiva, che può essere sia di legittimità che di merito, è concomitante, cioè si svolge nel corso della gestione, e ha per oggetto l'intera gestione finanziaria e amministrativa. 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 in un' adunanza della Sezione Controllo Enti adotta collegialmente una pronuncia nella quale, relatore il, Magistrato delegato al controllo dell'Anas, effettua le proprie valutazioni sulla gestione finanziaria dell'Anas. La delibera che approva la Relazione viene inviata al Parlamento per l'esercizio del suo controllo politico finanziario, 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.

1.4.12 L'Unità Legalità e Trasparenza

L'Unità Legalità e Trasparenza ha lo scopo di organizzare la raccolta e l'analisi di tutti i dati che permettono di prevenire o di individuare elementi sintomatici di possibili forme di infiltrazione mafiosa o di riciclaggio nell'attività di esecuzione delle opere appaltate.

In tal senso, tale Unità garantisce il monitoraggio e la valutazione, complessiva e comparata, dell'assolvimento degli adempimenti prescritti dalla legislazione antimafia da parte delle Sedi Compartimentali e degli Uffici Speciali, istituendo con essi procedure di costante informazione e trasmissione documentale.

L'Unità, alle dipendenze del Presidente, svolge una costante attività di raccordo con le Prefetture territorialmente interessate, con le quali individua e mette in campo, anche attraverso la predisposizione di Protocolli di Legalità, diverse forme di controllo.

Nel 2009 sono proseguite le attività per la realizzazione e la messa a punto di una Banca Dati contenente le informazioni più rilevanti sulle aziende che intrattengono rapporti con Anas. Inoltre, sono stati censiti tutti i soggetti (Imprese e ditte individuali) colpiti da provvedimenti interdittivi antimafia (tipici o atipici) e cioè soggetti allontanati o nella fase di prequalifica ai bandi di gara o in quella più avanzata "dell'esecuzione del contratto", con la conseguente estromissione dai cantieri. I dati dell'archivio possono essere consultati su specifica richiesta, anche dalle Forze di Polizia ed altre Istituzioni.

Ai fini della rendicontazione sociale appare rilevante segnalare che l'Anas fino al 31 dicembre 2009, in stretto raccordo con Prefetture, Contraenti Generali e, più di recente, anche con alcune Concessionarie autostradali, sull'intero territorio Nazionale ha sottoscritto:

- 6 Protocolli di Legalità a valenza regionale (Valle D'Aosta, Piemonte, Emilia Romagna, Toscana, Friuli, Sicilia);



- 11 Protocolli di Legalità a valenza provinciale (Imperia, Benevento, Isernia, Potenza, Brescia, Perugia, Viterbo, Campobasso, Vibo V., Caserta e Crotone);
- 12 protocolli di Legalità più 4 Atti Aggiuntivi relativi a opere di interesse strategico (autostrada Salerno/Reggio Calabria, SS 106 Jonica, autostrada Catania/Siracusa, SS 640 di Porto Empedocle, SS 38 Sondrio, Trasversale delle Serre, Centropadane 1° e 2° lotto, SAT Livorno).

Inoltre, sono state definite le procedure per la sottoscrizione nel 2010 di 2 protocolli a valenza regionale (Sardegna ed Abruzzo), 1 protocollo a valenza provinciale (La Spezia), 4 protocolli per singola opera (6° Macrolotto, Potenza, Cosenza e Palermo), ed 1 Atto aggiuntivo (Sondrio).

Infine si segnala che nel 2009 l'Unità Legalità e Trasparenza ha partecipato attivamente alla politica di prevenzione delle infiltrazioni mafiose, anche attraverso l'organizzazione di workshop formativi con le forze di Polizia ed audizioni presso il Comitato di Coordinamento per l'Alta Sorveglianza sulle Grandi Opere.

1.5 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.

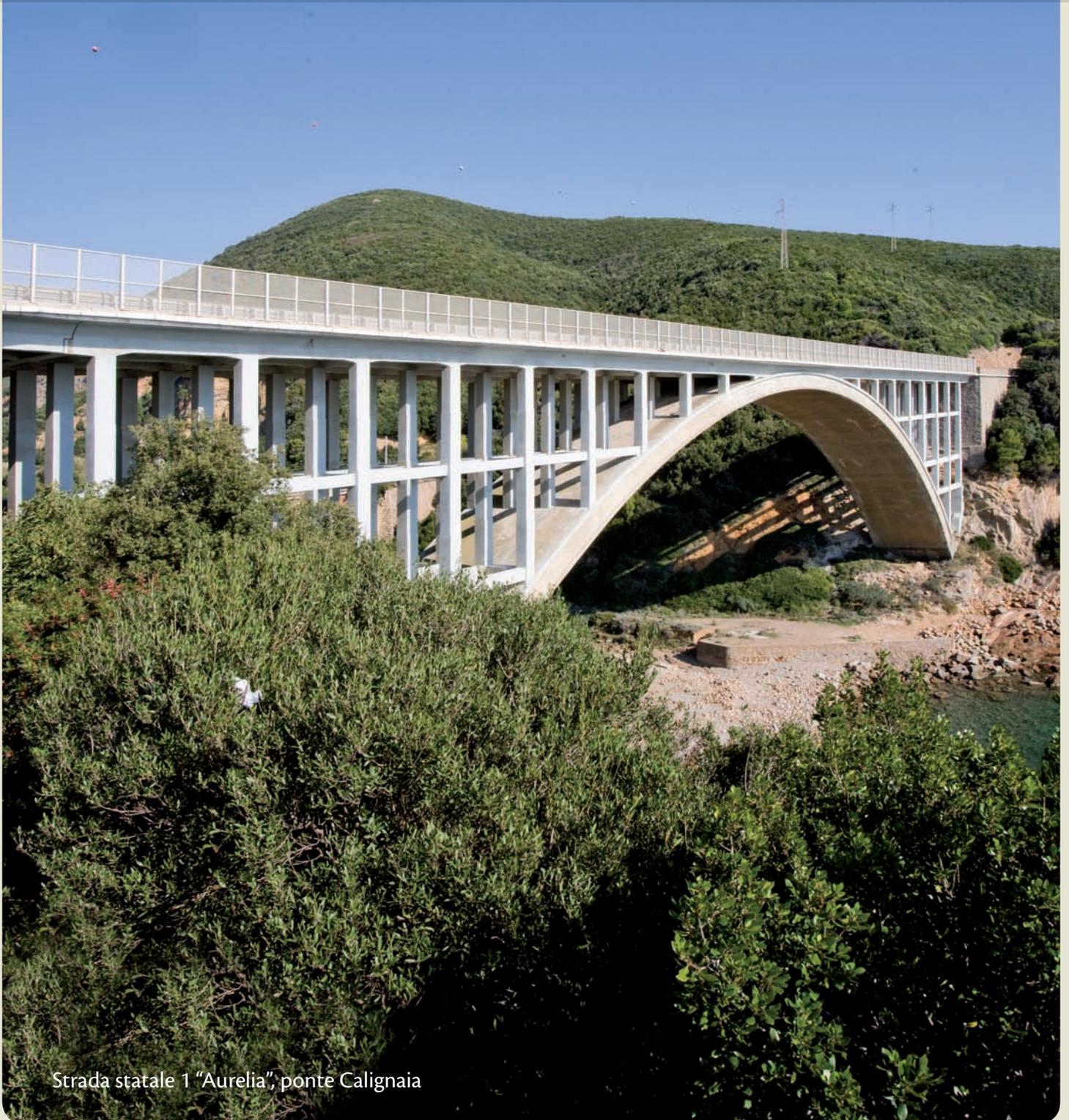
Il DPS è stato rinnovato nel mese di marzo 2009 ed ha recepito tutte le nuove applicazioni realizzate e le integrazioni introdotte nel sistema ERP aziendale. Nel periodo sono state inoltre emesse le norme di sicurezza riguardanti il comportamento dell'utente nel trattamento dei dati, nell'uso della posta elettronica e dei software aziendali.

A settembre 2009 è stato istituito il Reparto di Sicurezza Informatica all'interno del Servizio Tecnologie (composto da tre unità interne Anas) che si occupa della Sicurezza ICT, ossia predisporre la normativa aziendale in tema di sicurezza informativa ed effettuare le modifiche tecniche necessarie per adeguare il sistema informatico Anas alle disposizioni legislative vigenti.

GRI/G3 > PR8 La Vice Direzione Sistemi Informativi e Impianti, come previsto dalle politiche aziendali, ha nominato gli incaricati al trattamento dei dati, a tal proposito nel 2009 non sono stati registrati casi di perdita di dati degli utenti.



Bilancio di sostenibilità 2009 **Capitolo 2**



Strada statale 1 "Aurelia", ponte Caligniaia



Autostrada Salerno Reggio Calabria,
tratto autostradale Pontecagnano-Battipaglia-Campagna

2.1 La Responsabilità Economica

Nell'esercizio delle attività di core business Anas continua a concentrare il proprio operato nel privilegiare criteri volti all'efficienza della gestione economico – finanziaria, dimostrando come il graduale riassetto organizzativo degli ultimi anni possa produrre un progressivo risanamento economico e finanziario. Il 2009 registra ricavi e redditività in crescita oltre ad un incremento positivo dell'utile che, seppur generato in larga parte da componenti positive non ricorrenti, appartenenti alla gestione finanziaria, risente anche della diminuzione del corrispettivo di servizio riconosciuto dallo Stato per le attività di gestore della rete nazionale delle strade e delle autostrade senza pedaggio.

Lo scenario attuale rispecchia fedelmente il futuro della Società che vede Anas sempre più impegnata in una logica di razionalizzazione e di efficientamento della gestione operativa e delle risorse in vista del raggiungimento degli obiettivi di autonomia finanziaria, anche alla luce della graduale diminuzione del corrispettivo di servizio per le attività di gestione della rete nazionale di strade ed autostrade senza pedaggio.

Di seguito i principali indicatori economici e finanziari del 2009:

Tabella 2.1 - Principali risultati economici ed indicatori			
<i>importi in €/migliaia</i>			
		2009	2008
Dati economici	Differenza tra valore e costi della produzione	-105.760	1.955
	EBITDA	115.101	210.677
	Utile netto	5.320	3.530
Dati patrimoniali e finanziari	Indebitamento finanziario	1.619.673	1.901.357
	Patrimonio netto	4.205.996	4.191.503
	R.O.I. - Return on Investment (%)	-0,35%	0,01%
	R.O.E. - Return on Equity (%)	0,13%	0,08%
Principali indicatori	R.O.D. - Return on Debts (%)	1,96%	1,88%
	(Passività a medio lungo termine + Patrimonio Netto) / Immobilizzazioni (%)	200,59%	193,49%
	Indice di indebitamento (%)	13,37%	14,41%
Dati operativi	Numero dei dipendenti	6.692	6.630

L'EBITDA passa da €/migliaia 210.677 del 2008 a €/migliaia 115.101 del 2009, in ragione dell'incremento dei costi operativi, delle manutenzioni ordinarie, del costo del personale e degli oneri per liti e risarcimenti.

Il R.O.E in continuità con il 2008 è positivo, ancorché pari allo 0,13%, registra un leggero miglioramento rispetto al precedente esercizio.

La redditività delle attività passa da 0,01% del 2008 a -0,35% del 2009, la flessione dell'indicatore è dovuta da un lato alla riduzione del reddito operativo e dall'altro all'incremento dei beni gratuitamente devolvibili.

La riduzione dell'indebitamento finanziario pari a €/milioni 281,68 è dovuta principalmente al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui, mentre la percentuale di investimenti in immobilizzazioni coperte da fonti di finanziamento consolidate subisce rispetto al 2008 subisce una variazione assoluta pari a +7%.



2.2 La produzione del valore aggiunto

Il modello di rendicontazione del bilancio sociale si focalizza sul concetto del “valore aggiunto” che esprime in quantità monetarie i rapporti tra l’impresa e il sistema socio-economico in cui la stessa interagisce.

Il processo di calcolo del valore aggiunto deriva da una riclassificazione scalare delle voci del conto economico del bilancio di esercizio (secondo i principi 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 ripartizione del valore aggiunto agli stakeholder di riferimento. In particolare, il “valore aggiunto” scaturisce dalla differenza tra i ricavi lordi ed i costi intermedi della produzione, evidenziando non solo la remunerazione dei fattori produttivi, ma anche quella diretta e indiretta dei soggetti cui è distribuita la ricchezza. Il bilancio di sostenibilità di Anas consente di individuare i principali stakeholder tra i quali viene ripartito il valore aggiunto:

- i dipendenti, remunerati per mezzo dei salari e degli stipendi;
- la Pubblica Amministrazione che riceve il versamento di imposte, tasse e contributi;
- l’azionista, remunerato sotto forma di utili distribuiti;
- il sistema impresa, remunerata sotto forma di accantonamenti a riserva e di utili non distribuiti;
- la collettività, sotto forma di liberalità esterne;
- gli istituti di credito finanziari sotto forma di interessi connessi a finanziamenti erogati;
- le società appaltatrici, veicolo per la realizzazione delle infrastrutture varie.

GRI/G3> EC1

Tabella 2.2 - La formazione del Valore Aggiunto

importi in €

Valore aggiunto globale	2009	2008	Var. Assoluta	Var. %
A) Valore della produzione	1.332.984.727	1.292.806.228	40.178.499	3%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	706.723.911	716.367.440	-9.643.529	-1%
Variazione dei lavori in corso su ordinaz.	9.509.091	620.821	8.888.270	> 100%
Altri ricavi e proventi	505.650.157	462.709.288	42.940.869	9%
Ricavi della produzione tipica	1.221.883.159	1.179.697.549	42.185.610	4%
Ricavi per le produzioni atipiche	111.101.568	113.108.679	-2.007.111	-2%
B) Costi intermedi della produzione	629.478.026	592.547.754	36.930.272	6%
Consumi di servizi, materie prime, sussidiarie e di consumo	11.864.258	10.688.583	1.175.675	11%
Costi per servizi	466.198.213	450.328.396	15.869.817	4%
Costo per godimento beni di terzi	13.724.120	10.604.699	3.119.421	29%
Accantonamento per rischi ed oneri	127.402.186	106.861.016	20.541.170	19%
Variazione delle rimanenze mat. prime, sussi, di consumo e merci	513.742	2.755.783	-2.242.041	-81%
Oneri diversi di gestione	9.775.507	11.309.277	-1.533.770	-14%
VALORE AGGIUNTO CARATTERISTICO LORDO	703.506.701	700.258.474	3.248.227	0%
C) Componenti Accessori e Straordinari	144.364.447	40.544.480	103.819.967	> 100%
+/- Saldo della gestione accessoria	136.065.279	74.819.570	61.245.709	82%
Ricavi accessori	136.059.380	74.833.902	61.225.478	82%
Costi accessori (Oneri/Proventi su cambi)	5.899	-14.332	20.231	< - 100%
+/- Saldo della gestione straordinaria	8.299.168	-34.275.090	42.574.258	< - 100%
Ricavi straordinari	38.773.384	33.509.827	5.263.557	16%
Costi straordinari	-30.474.216	-67.784.917	37.310.701	-55%
VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO	847.871.148	740.802.954	107.068.194	14%
Ammortamenti	425.861.840	335.070.362	90.791.478	27%
VALORE AGGIUNTO GLOBALE NETTO	422.009.308	405.732.592	16.276.716	4%

Il valore aggiunto globale netto generato e distribuito da Anas ha segnato nel corso degli ultimi due esercizi un incremento percentuale di circa il 4% dovuto essenzialmente agli effetti apportati al valore aggiunto caratteristico lordo dalla variazione del saldo della gestione accessoria (+61,2 €/milioni) e dalla variazione del saldo della gestione straordinaria (+42,6 €/milioni).

Il Valore delle Produzione registra nel 2009 rispetto all'esercizio precedente un incremento percentuale positivo (+3%), riconducibile principalmente ai seguenti fattori:

1. decremento per €/milioni 99,3 dei ricavi derivanti da "Sovraprezzi Tariffari Autostradali L. 296/2006 comma 1021" a seguito dell'abrogazione del suddetto comma a partire dal 5 agosto 2009 per effetto dell'art. 19 comma 9 bis della legge 102/09;
2. assegnazione "integrazione sovrapprezzi tariffari – MEF" per €/milioni 17,4 per:
 - reintegro dei mancati incassi dei sovrapprezzi tariffari per il periodo gennaio-aprile 2009, ai sensi del D.L. 185/2008 convertito in L. 2/2009;
 - reintegro dei mancati incassi, ai sensi del D.L. 39/2009 art. 8 lettera f) convertito in L. 77/2009, inerente l'esenzione dal pagamento dei pedaggi autostradali per la popolazione colpita dagli eventi sismici nella regione Abruzzo;
3. decremento per €/milioni 29,7 del "Canone di concessione L. 296/2006 comma 1020" a seguito della contabilizzazione per competenza nel bilancio 2008 del risconto 2007 del canone di concessione;
4. assegnazione "integrazione canone annuo" per €/milioni 131,1 quale integrazione del canone annuo corrisposto dalle concessionarie autostradali direttamente ad ANAS ai sensi del comma 1020, art 1 L. 296/2006 e come richiamato nell'art. 19 comma 9 bis L. 102/2009;
5. decremento per €/milioni 35,3 dei proventi da corrispettivo di servizio, compensato parzialmente dall'incremento della voce "integrazione al canone annuo";
6. incremento per €/milioni 8,9 dei lavori in corso su ordinazione riferiti ai costi dell'anno della commessa Algeria;
7. decremento per €/milioni 2 dei costi interni capitalizzati ascrivibile all'effetto congiunto del minor volume di attività tecniche svolte, soprattutto con riferimento ai lavori aggiudicati e cantierati nell'esercizio;
8. incremento per €/milioni 42,9 degli altri ricavi e proventi principalmente ascrivibile all'utilizzo 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 un incremento percentuale di circa il 6%; dovuta sostanzialmente all'effetto combinato di:

- (i) variazione negativa delle rimanenze di materie prime sussidiarie di consumo e merci (€/milioni 2,2);
- (ii) diminuzioni degli oneri diversi di gestione (€/milioni 1,5);
- (iii) incremento dei costi per godimento beni di terzi (€/milioni 3,1);
- (iv) maggiori oneri per accantonamenti su rischi ed oneri (€/milioni 20,5);
- (v) dai maggiori costi per servizi sostenuti (€/milioni 17,8).

Il saldo della gestione accessoria ha subito un incremento rispetto al 2008 dell' 82% ed accoglie essenzialmente i) i proventi finanziari inclusi nel canone di concessione dovuto da Autostrada dei Parchi S.p.A. pari ad €/milioni 40,4, ii) gli interessi attivi maturati al 31 dicembre 2009 sulle richieste di rimborso iva per il periodo 2005-2008, iii) gli interessi ed altri oneri che, ai sensi dell'art. 6.2 della Convenzione stipulata tra Anas e CAV il 30 gennaio 2009 ed approvata con Decreto Interministeriale n.81 del 4 febbraio 2009, CAV riconosce ad Anas



quale ristoro dei maggiori oneri sostenuti sulle somme anticipate per la realizzazione del Passante di Mestre. Il miglioramento della gestione straordinaria è attribuibile principalmente al minore impatto degli oneri straordinari che passano dai 67,8 €/milioni del 2008 ai 30,5 €/milioni del 2009.

2.3 La distribuzione del valore aggiunto

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 lordo 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.

GRI/G3> EC1

Tabella 2.3 - Distribuzione del Valore Aggiunto

importi in €

Distribuzione del Valore Aggiunto	2009	2008	Var. %	% su V. Aggiunto n.
+ A) Remunerazione del personale	371.839.337	352.756.043	5,41%	88,11%
1. Personale non dipendente	3.887.756	1.197.962		
2. Personale dipendente	367.951.581	351.558.080		
- Remunerazioni dirette	288.532.030	276.420.286		
- Remunerazioni indirette	79.419.551	75.137.795		
+ B) Remunerazione della Pubblica Amministrazione	13.361.249	15.315.623	-12,76%	3,17%
1. Imposte dirette	1.927.467	5.246.038		
2. Imposte indirette	11.433.782	10.069.585		
+ C) Remunerazione del capitale di credito	31.356.472	33.723.865	-7,02%	7,43%
1. Oneri per capitale a breve termine	31.356.472	33.723.865		
2. Oneri per capitale a lungo termine				
+ D) Remunerazione del capitale di rischio	5.054.238	0	> 100%	1,20%
Dividendi	5.054.238			
+ E) Remunerazione dell'Impresa	266.012	3.529.561	-92,46%	0,06%
Variazioni riserve	266.012	3.529.561		
+ F) Liberalità esterne	132.000	407.500	-67,61%	0,03%
Erogazioni liberali	0	21.000		
Sponsorizzazioni	132.000	386.500		
VALORE AGGIUNTO GLOBALE NETTO	422.009.308	405.732.592	4,01%	100%
Ammortamenti e svalutazioni	425.861.840	335.070.362		
VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO	847.871.148	740.802.954	14,45%	

Tutti gli stakeholder hanno beneficiato dell'aumento di ricchezza originata nel 2009 dall'attività aziendale (+14,45% del valore aggiunto globale lordo). In particolare, la quota più consistente del valore aggiunto netto, pari all'88,11% è assorbita dal personale sotto forma di salari e stipendi ed altri costi indiretti. L'incremento della quota distribuita al personale è ascrivibile all'aumento del numero di dipendenti (+62 unità).

La quota distribuita alla pubblica amministrazione, pari al 3,17% del totale valore aggiunto globale lordo, registra rispetto al 2008 una diminuzione del 12,76%, principalmente per effetto delle modalità di determinazione del carico fiscale IRAP 2009.

Il capitale di credito assorbe invece circa il 7,43% del valore aggiunto e presenta una diminuzione rispetto all'esercizio precedente del 7,02% ascrivibile principalmente a minori interessi passivi su c/c bancari sostenuti nel 2009 in seguito alla diminuzione dei tassi d'interesse e degli scoperti di conto corrente.

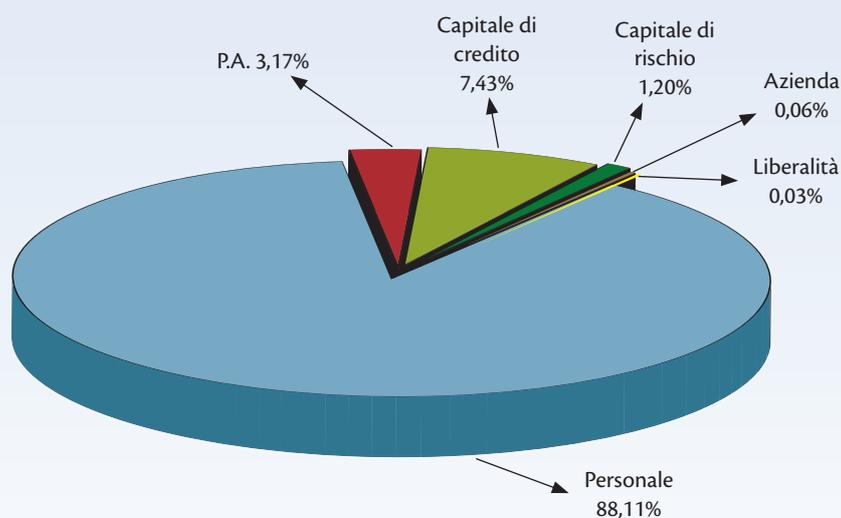
Circa l'1,20% del valore aggiunto è stato destinato alla remunerazione del capitale di rischio

dell'impresa tramite la distribuzione dei dividendi al Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF).

Circa lo 0,06% del valore aggiunto è stato destinato alla remunerazione dell'impresa e rappresenta l'andamento degli accantonamenti a riserva che registrano rispetto al precedente esercizio una flessione determinata in massima parte dalla distribuzione del dividendo all'Azionista (da circa lo 0,87% a circa lo 0,06%).

Infine, una quota non significativa e pari al 0,03% del valore aggiunto è destinato a favore delle comunità locali attraverso sponsorizzazioni, di cui si da conto specificatamente nella relazione sociale.

Grafico 2.1 - La distribuzione del Valore Aggiunto



2.4 Gli investimenti

L'impatto economico delle attività di Anas a beneficio pubblico si misura soprattutto attraverso una rappresentazione della dimensione dei principali investimenti in infrastrutture, in esercizio o in corso di realizzazione, secondo il quadro di interventi convenuti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

GRI/G3> EC8

Nel 2009 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:

- ▶ per 354,5 €/milioni, le immobilizzazioni in corso ed acconti, trattasi di costi sostenuti per lavori riferibili alla realizzazione di nuove opere stradali ed autostradali, comprensive del costo del personale diretto ed indiretto impiegato nelle attività di progettazione e di esecuzione dei lavori, oltre al costo del contenzioso capitalizzato;
- ▶ per 967,46 €/milioni la voce "Rete Autostrade", opere autostradali completate comprensive delle aree di Servizio presenti sul Grande Raccordo Anulare di Roma e sulla Roma - Fiumicino;
- ▶ per 539,71 €/milioni, la voce "Strade", per le strade di interesse nazionale completate nel 2009.

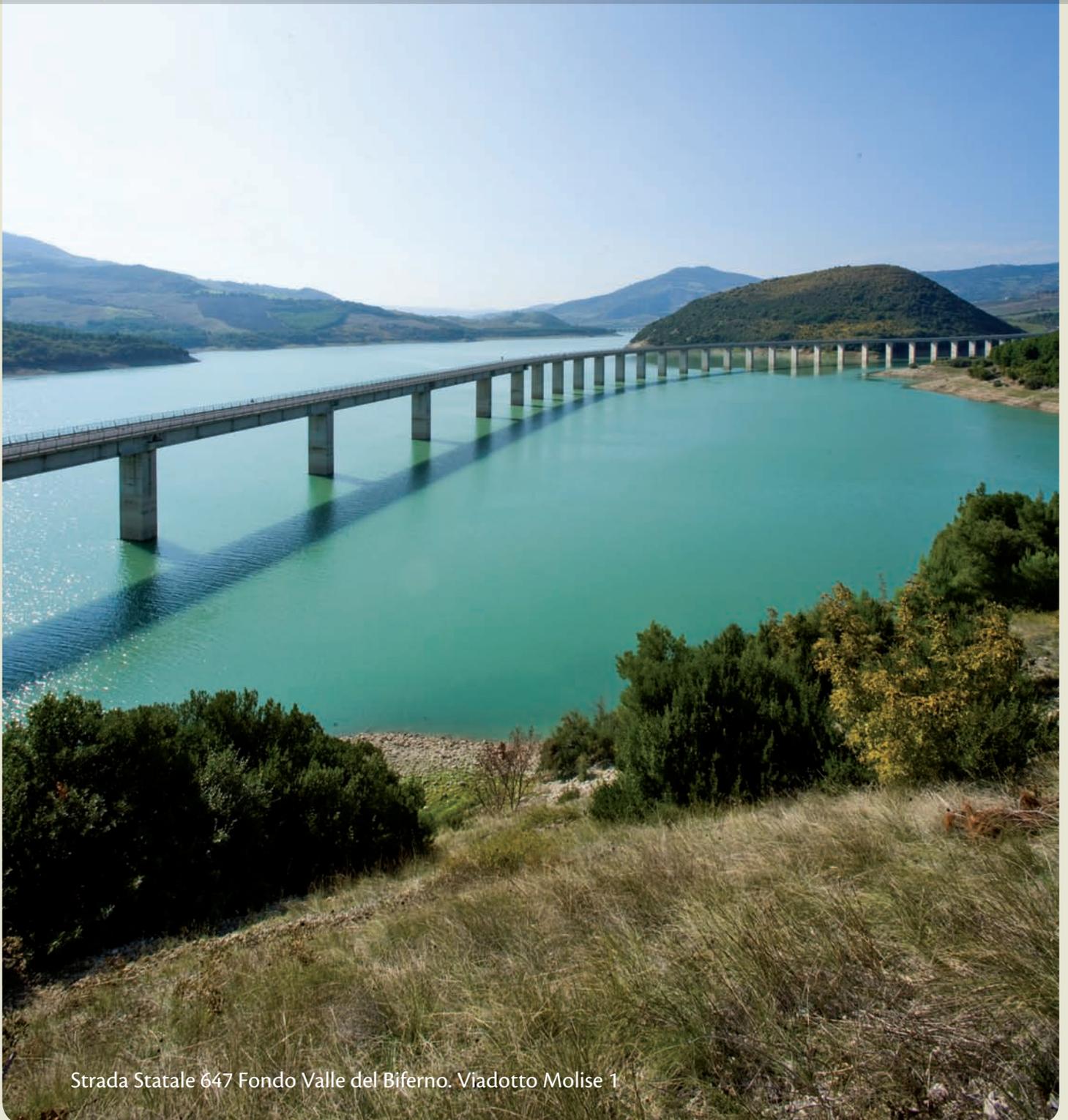
Nel 2009 Anas, su indicazione degli azionisti, ha effettuato i seguenti investimenti finanziari:



- ▶ cessione al valore nominale di 350.000 azioni della Quadrilatero Marche e Umbria S.p.A., per un importo complessivo pari a €/migliaia 350. In particolare, 100.000 azioni sono state cedute alla CCIAA di Ancona, mentre 250.000 azioni sono state cedute alla CCIAA di Perugia;
- ▶ sottoscrizione, in data 29 settembre 2009, dell'aumento di capitale sociale della Quadrilatero Marche e Umbria S.p.A per €/migliaia 13.570 per la parte di propria competenza, e per €/migliaia 959 per la parte non optata dagli altri azionisti, portando così la propria quota di partecipazione al 92,38%.



Bilancio di sostenibilità 2009
Capitolo 3



Strada Statale 647 Fondo Valle del Biferno. Viadotto Molise 1



Raccordo Lecco-Ballabio. Galleria Valsassina

3.1 La visione generale

Le attività umane, tra cui ad esempio i trasporti, le industrie o la produzione di energia, generano un impatto sull'ambiente e sui territori interessati, 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.

LO SVILUPPO SOSTENIBILE

La definizione originaria risale al Rapporto Brundtland del 1987: "è uno sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni".

Concretamente, lo sviluppo sostenibile è una forma di sviluppo economico, sociale ed ambientale che non compromette la possibilità delle future generazioni di perdurare nello sviluppo, preservando la qualità e la quantità del patrimonio e delle riserve naturali, al fine di mantenere uno sviluppo economico compatibile con l'equità sociale e gli ecosistemi, operante quindi in regime di equilibrio ambientale.

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, laddove negativi, devono essere valutati, contenuti e mitigati, in un'ottica di sviluppo sostenibile.

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

La rete stradale, che per sua natura è la sede in cui si realizza la mobilità, è anche il luogo in cui si generano rilevanti impatti ambientali come conseguenza della realizzazione delle opere e della loro fruizione. Il gestore stradale è chiamato a soddisfare le esigenze di mobilità nella maniera più efficiente e sostenibile, interfacciandosi quindi in modo diretto con la matrice ambientale.

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

- **Diretti** (cioè direttamente sotto il controllo di Anas), in relazione alla propria operatività. Sono principalmente prodotti dall'ordinaria gestione delle strutture aziendali, dai viaggi di lavoro effettuati dal personale e dalle attività associate alla gestione della rete stradale e autostradale. Nel primo caso consistono nel consumo di materiali da ufficio (es. carta) e di risorse naturali, quali acqua e combustibili fossili, nella produzione di rifiuti e nell'emissione in atmosfera di gas ad effetto serra; per quanto concerne invece la gestione delle rete viaria, essi consistono in consumi energetici per illuminazione e ventilazione gallerie ed illuminazione delle strade.
- **Indiretti** (cioè non sotto il controllo diretto di Anas), determinati dalle attività degli 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.

GRI/G3> 1.2



Per natura stessa di Anas, gli impatti diretti risultano molto minori (sia in termini qualitativi che quantitativi) degli impatti indiretti: al contrario ad esempio di un'azienda produttiva, la quale ha nei propri impatti diretti (ad es. le emissioni in aria o gli scarichi) la principale fonte di pressione sull'ambiente, Anas è una realtà che ha interrelazioni dirette molto limitate con l'ambiente, e riconducibili sostanzialmente ad attività d'ufficio. Non va però dimenticato che l'attività principale di Anas, in quanto stazione appaltante, è causa di una serie di azioni (in primis la costruzione di strade) che, seppur non svolte direttamente (sono infatti in capo alle società realizzatrici delle opere), non possono essere trascurate all'interno di un bilancio di sostenibilità.

Per questo motivo Anas ha avviato una riflessione, nel corso del 2009, sulle interrelazioni tra i propri impatti diretti e la struttura stessa del bilancio di sostenibilità che, benché già redatto in conformità allo standard del GRI, dovrà essere in futuro orientato ad una sempre più accurata rendicontazione degli impatti indiretti sulla matrice ambientale: tale visione è coerente con le principali impostazioni metodologiche internazionali, che focalizzano l'attenzione sui propri impatti diretti, ma analizzano e considerano anche gli indiretti (si pensi ad esempio al Regolamento Europeo EMAS o alle norme della serie ISO, quali la 14064 per la rendicontazione dei gas ad effetto serra, incluse le emissioni indirette).

Inoltre, nella prospettiva prima delineata, anche le attività volte ad un utilizzo ottimale della risorsa "rete stradale esistente", ovvero i sistemi di monitoraggio e controllo del traffico, i sistemi di informazione all'utenza, e più in generale i cosiddetti sistemi ITS (Intelligent Transport Systems) installati su strada, ed al contempo tutte le attività volte al miglioramento della circolazione ed al contenimento dei fenomeni di congestione, a partire da quelle di comunicazione, saranno da inquadrare nel contesto dell'azione Anas di positivo impatto nel proprio Bilancio.

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.

Nel futuro Anas prevede di impegnarsi concretamente, attraverso la definizione ed approvazione di una politica ambientale (entro il 2010) e di precisi obiettivi, per conseguire il miglioramento continuo delle proprie prestazioni ambientali.

Anas prevede altresì di adottare un Sistema di Gestione Ambientale conforme allo standard ISO 14001 e adeguato a controllare gli aspetti ambientali connessi con le proprie attività. Le attività propedeutiche al raggiungimento di tali obiettivi saranno avviate a partire dal 2010.

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 la produzione di energia rinnovabile.
- L'attività di ricerca e sviluppo è orientata alla mappatura dei siti critici ed alla definizione delle metodiche di contenimento dell'inquinamento acustico, all'individuazione di soluzioni avanzate che permettano, ad esempio, il reimpiego dei materiali esistenti e l'uso di quelli marginali, in modo da ridurre il consumo di inerti pregiati, all'implementazione di sistemi automatizzati, per il rilievo delle condizioni di mobilità sulla rete, che è il primo passo verso una futura gestione ottimizzata della mobilità.

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 settore¹.

Per i prossimi anni, in seguito a nuove normative europee entrate di recente in vigore (es. Direttiva Eurovignette), sono attese novità sostanziali nell'approccio di Anas alla tematica ambientale, anche in campo finanziario.

3.2 La compatibilità ambientale delle nuove opere

L'inserimento di una nuova infrastruttura stradale nel territorio determina una variazione dello stato 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 caratteristiche della componente ambientale considerata, dalle peculiarità e dal pregio dei luoghi.

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 nazionali²:

- 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, ed infine alla fase di ricerca, in cui vengono studiate ed implementate le soluzioni più innovative. Il presente capitolo è sviluppato sulla base di tale considerazione, tracciando le modalità di inclusione della tematica ambientale nelle diverse attività di Anas.

3.2.1 La progettazione e lo studio di fattibilità

Anas svolge e gestisce il ciclo completo delle attività di progettazione delle nuove opere attraverso 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 2009 sono riportati nelle tabelle seguenti, raggruppati secondo la tipologia di attività tecnica effettuata. I dati esposti sono confrontati con quelli dell'anno precedente.

¹ Anas non ancora applica sistematicamente il principio di precauzione (Carta dei Principi di Rio del 1992) salvo quando ciò sia previsto dalla normativa applicabile.

² Si fa notare che tali dati non hanno subito variazioni di rilievo rispetto al 2008.

GRI/G3> EN11

GRI/G3> 4.11



Tabella 3.1 - Interventi infrastrutturali oggetto di progettazione nel corso del 2009

	PRELIMINARI		DEFINITIVI		ESECUTIVI	
	2009 N.	2008 N.	2009 N.	2008 N.	2009 N.	2008 N.
Progettazioni sviluppate internamente	17	8	16	6	0	4
Indirizzo e controllo della progettazione svolta all'esterno	18	7	27	19	3	2
Istruttoria tecnica della progettazione svolta all'esterno	6	8	22	17	1	9
Istruttoria delle progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	0	0	1	0	18	12
Progettazione e controllo per conto di Società partecipate ANAS	0	0	2	8	1	2
TOTALE	41	23	68	50	23	29

L'elevato grado di compatibilità ambientale delle opere progettate deriva non soltanto da un'attenta progettazione, 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 Anas sta attribuendo a questa fase progettuale si pone peraltro in linea con l'emanando regolamento della normativa sugli appalti pubblici, atteso per il 2010.

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 2009 sono stati sviluppati 4 Studi di Fattibilità:

- **Studio di fattibilità del Corridoio Intermodale Pontino – Nodo di Roma**, tratta Tor de' Cenci – A12;
- **Studio di fattibilità S.S. 260 lotto 0**, collegamento Aeroporto – Caserma GdF e completamento;
- **Studio di fattibilità della Variante alla S.S. 16 "Adriatica"** nei territori Marche, Abruzzo, Molise, Puglia (conclusione dello studio con trasmissione al Ministero delle Infrastrutture ed agli Enti Locali);
- **Studio di fattibilità del Sistema di Trasporto Multimodale integrato per l'Aeroporto di Fiumicino.**

Di seguito si riporta come approfondimento il caso relativo all'Aeroporto di Fiumicino.

3.2.2 Case Study - Impostazione metodologica per la progettazione del Sistema di Trasporto Multimodale integrato per l'Aeroporto di Fiumicino

Nel giugno 2008 Anas, ATAC, RFI ed ADR hanno presentato alla UE una domanda congiunta di cofinanziamento per la stesura di un progetto integrato multimodale avente come principale obiettivo il miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto di Roma "Leonardo Da Vinci" (Fiumicino), per il quale è previsto uno sviluppo del traffico che porterà lo scalo a

gestire circa 60 milioni di passeggeri nel 2020 e circa 90 milioni nel 2040. La Commissione Europea, tramite la Decisione n. C(2009)4415 del 2 giugno 2009, ha notificato la concessione di un contributo finanziario relativo al progetto in oggetto.

Il progetto che Anas intende sviluppare riguarda il proseguimento della Nuova Pontina da Tor dè Cenci fino alla A12 ed un by-pass al GRA nel quadrante sud-est – sud-ovest dalla Pontina alla A1dir, per uno sviluppo complessivo di circa 45 km. Tale percorso, pur presentando notevoli complessità sia sotto il punto di vista territoriale/urbanistico che sotto il punto di vista ambientale ed archeologico, può rappresentare una grande occasione per valorizzare la qualità dei contesti interessati dall’infrastruttura, la quale può assumere il ruolo di generatore di politiche di riqualificazione paesaggistica.

È per questo che l’approccio che si è ritenuto opportuno seguire sin dalle prime fasi consiste in un’approfondita analisi dei contesti paesaggistici interessati e conseguente progettazione congiunta sia dell’infrastruttura stradale e del suo inserimento paesaggistico, sia nell’individuazione di azioni integrate che favoriscano l’intermodalità e la mobilità sostenibile.

Anas ha deciso di avvalersi del contributo delle Università per affrontare sinergicamente lo sviluppo del progetto stradale e delle delicate tematiche inerenti l’inserimento paesaggistico e territoriale dell’opera. In particolare, il gruppo di lavoro ha previsto una forte integrazione con l’Università “La Sapienza” di Roma.

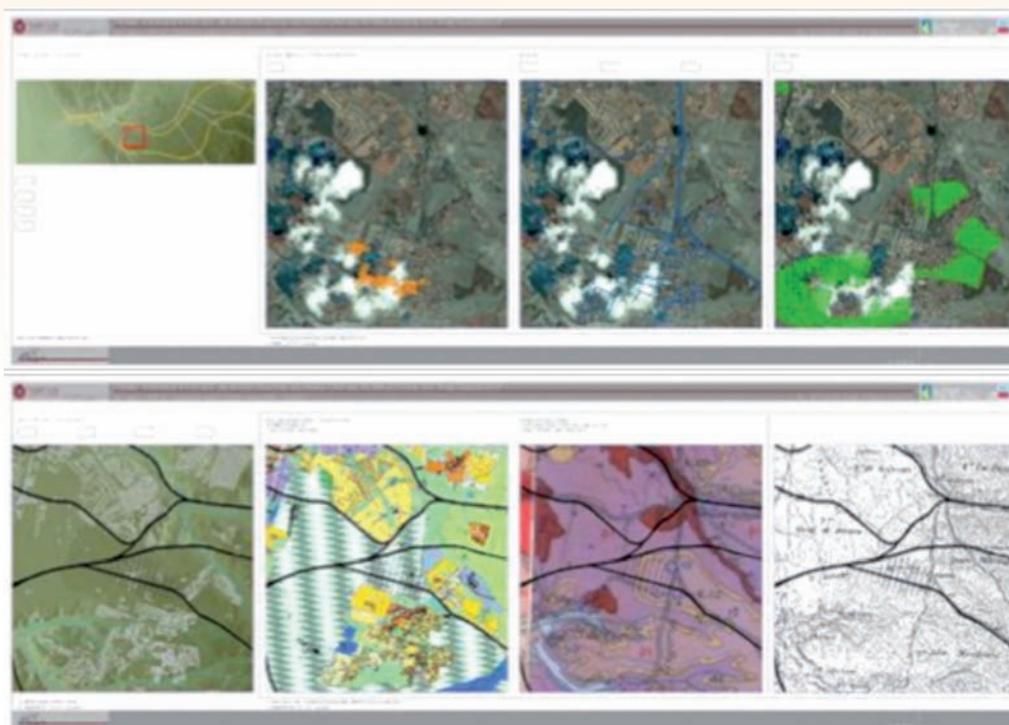


Figura 3.1 – esempio di schede paesaggistiche relative al Sistema di Trasporto Multimodale integrato per l'Aeroporto di Fiumicino

I punti di forza sui quali si struttura la ricerca relativa al paesaggio sono i seguenti:

- **Paesaggio come identità:** la metodologia della ricerca è articolata dando grande rilevanza agli aspetti identitari del territorio. Lo studio del paesaggio, basato su letture interdisciplinari, è orientato a favorire l’insorgenza negli “insider” (ma anche negli “outsider”) di una percezione “migliorata” del territorio. Questo obiettivo viene perseguito proponendo all’osservatore/attore un quadro di conoscenze ampio ed interdisciplinare accessibile in modo semplice. Il quadro conoscitivo si sviluppa affrontando il più ampio ventaglio possibile di temi rilevanti ai fini del

progetto in esame; in particolare, partendo da studi di carattere iconografico e documentario, viene ricostruito il processo di stratificazione degli elementi nel territorio. Su questa base storico-critica sono poi individuate le strutture, le parti, che caratterizzano l'organizzazione del territorio. Le singole parti, sempre sulla base di studi iconografici e documentari, sono caratterizzate infine da uno studio che punta alla comprensione dei loro significati.

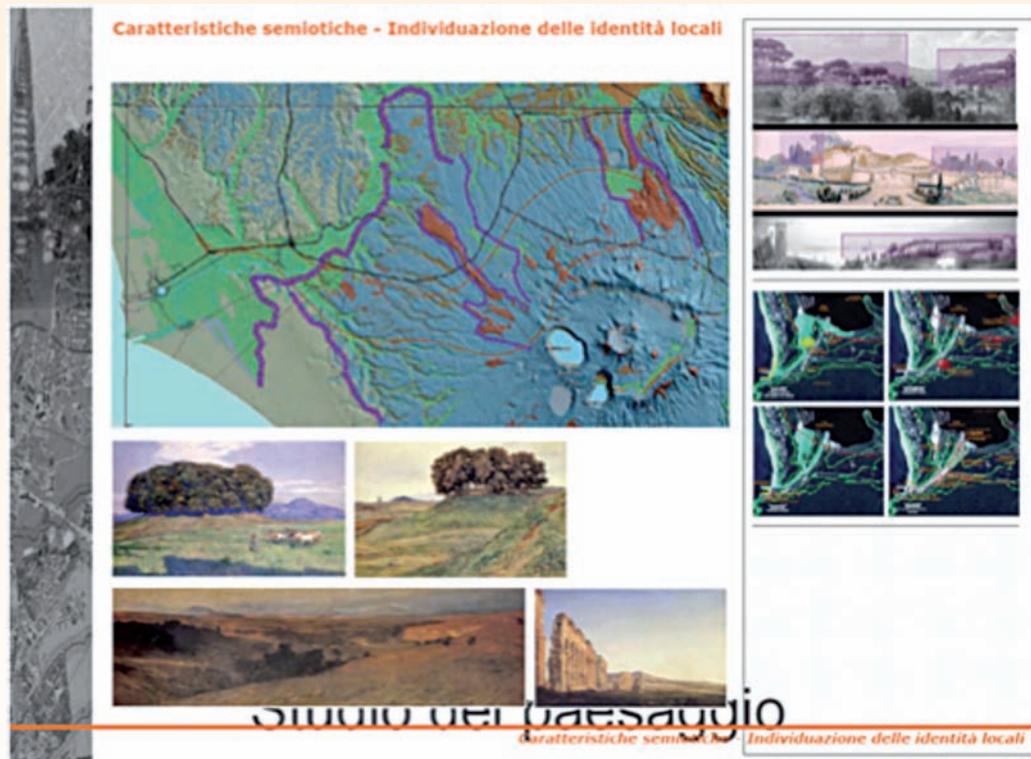


Figura 3.2 – esempio di studio del paesaggio relativo al Sistema di Trasporto Multimodale integrato per l'Aeroporto di Fiumicino

- **Indicatori di paesaggio:** seguendo quanto prevede la Convenzione europea del Paesaggio³, la valutazione delle alternative di progetto è condotta assegnando alla “Componente paesaggio” un ruolo pilota di orientamento. Queste scelte, in sede di VIA (Valutazione d’Impatto Ambientale), dovranno essere verificate alla luce di una indagine multicriterio compiutamente articolata. Prescindendo da valutazioni estetiche sono proposti “indicatori di paesaggio” utili a valutare l’incremento della significatività dei luoghi. Si ricerca quale delle alternative di progetto, più delle altre, ha la capacità di non compromettere ed, anzi, contribuire alla dinamica della funzione segnica di un territorio.
- **Partecipazione:** è convinzione di Anas che il dialogo con le comunità insediate debba essere favorito, con particolare riferimento al ruolo del paesaggio come elemento chiave dell’individuo e della società. Garanzie giuridiche alla partecipazione e la diffusione delle informazioni e la trasparenza dei processi decisionali sono considerati come dei pre – requisiti; così, nella definizione degli scenari, viene dato peso ai saperi diffusi delle Comunità insediate ed agli interessi locali. La costruzione di alternative di progetto consentirà di illustrare le conseguenze delle scelte e di rendere condivise le ipotesi sui diversi futuri possibili.

³ “Acknowledging that the landscape is an important part of the quality of life for people” (trad.: “Riconoscendo che il paesaggio è una parte importante della qualità della vita della popolazione”).

- **Cattura di valore:** il paesaggio è pensato come una parte essenziale del progetto infrastrutturale. Con questo obiettivo si cercano assetti territoriali che presentano equilibri economico-finanziari di lungo periodo. In quest'ottica, la ricerca si propone di individuare misure per gestire e catturare l'insorgenza di rendita fondiaria. Le risorse economiche così generate sono impiegate per adottare misure effettive per la governance del paesaggio: viene così co-finanziata l'opera ma anche le attività di manutenzione degli assetti del territorio meno vantaggiose. Le dinamiche di rendita fondiaria sono indirizzate in modo da riqualificare parti di territorio degradate, escludendo le aree integre.

I principali esiti attesi possono così essere riassunti:

- In risposta alla richiesta della CEP - Convenzione europea del Paesaggio⁴, la ricerca si propone di individuare misure concrete per integrare il paesaggio come una parte essenziale del progetto infrastrutturale.
- Ricerca di layout territoriali che possano garantire equilibri economico-finanziari di lungo periodo, che forniscano risorse per la governance del paesaggio⁵.
- Individuazione dell'alternativa vincente tra le diverse soluzioni di assetto del territorio e tracciato dell'autostrada.

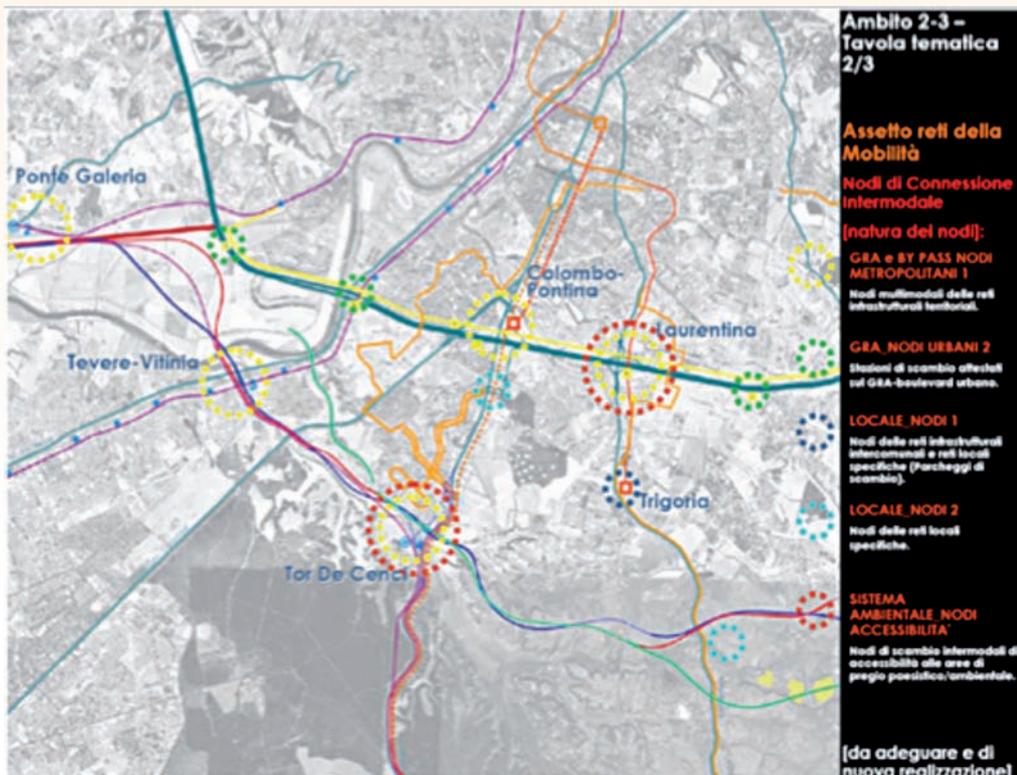


Figura 3.3 – esempio di Tavola Tematica del paesaggio relativa al Sistema di Trasporto Multimodale integrato per l'Aeroporto di Fiumicino

4 "each party undertakes to integrate landscape into its regional and town planning policies and in its cultural, environmental, agricultural, social and economic policies, as well as in any other policies with possible direct or indirect impact on landscape" (Trad.: ogni parte si impegna ad integrare il paesaggio nelle proprie politiche di pianificazione regionali ed urbane e nelle loro politiche culturali, ambientali, agricole, sociali ed economiche nonché nelle altre politiche che possono avere un impatto diretto o indiretto sul paesaggio).

5 "to conserve and maintain the significant or characteristic features of a landscape, e strong forward-looking action to enhance, restore or create landscapes" (trad.: conservare e mantenere gli aspetti significativi o caratteristici del paesaggio, e forte azione proiettata verso il futuro per migliorare, ripristinare o creare i paesaggi).

3.2.3 Il risparmio energetico in fase di progettazione

In fase di progettazione Anas adotta soluzioni impiantistiche che concorrono alla riduzione del consumo energetico in fase di esercizio. Tali scelte progettuali sono state già recepite a livello di Capitolati Tecnici ai fini di una corretta realizzazione.

Le principali soluzioni adottate per il contenimento dei consumi sono:

- Sistemi di regolazione del flusso delle lampade presenti all'interno delle gallerie stradali e all'esterno a servizio degli svincoli;
- Utilizzo di lampade ad alta efficienza luminosa (sodio ad alta pressione, LED);
- Sistemi centralizzati per l'ottimizzazione degli impianti di ventilazione meccanica delle gallerie.

Per i dettagli delle misure implementate nel 2009 e previste per i prossimi anni si faccia riferimento alla sezione "Energia".



Figura 3.4 - Esempio di dotazione impiantistica in galleria

3.2.4 La Valutazione d'Impatto Ambientale

GRI/G3> SO1

Successiva allo Studio di Fattibilità è la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). La VIA è 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.

Le VIA per le opere di cui Anas è stazione appaltante, come da legislazione vigente, descrivono i maggiori impatti dei "prodotti" di Anas (ovvero le infrastrutture stradali) sulla biodiversità, incluse le aree protette o ad elevata biodiversità esterne alle aree protette. Le VIA illustrano inoltre le strategie per mitigare tali impatti, come meglio descritto nel paragrafo successivo. Nelle prossime edizioni del bilancio di sostenibilità Anas si propone di sintetizzare tali informazioni in modo facilmente fruibile per il pubblico.

A seguire si riporta una mappatura dei progetti in fase autorizzativa (procedure VIA aperte, in itinere, chiuse) aggiornata al 31 dicembre 2009.

Tabella 3.2 - Progetti in fase autorizzativa al 31-12-2009

Progetto	Livello di progetto⁶	Procedura autorizzativa	Data inizio procedura
VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA PROCEDURA VIA (ART. 20 D.Lgs 152/06 e s.m.i.)			
SS 67 "Tosco Romagnola" Variante dell'abitato di Vallina con due nuovi ponti sull'Arno e ri-classificazione della SP 34 nei comuni di Bagno a Ripoli e Fiesole	P	Verifica di Assoggettibilità regionale	15/07/2009
Raccordo Autostradale Siena-Firenze Messa in sicurezza dal km 0+000 al km 56+500. Tratto Siena-Poggibonsi Stralcio 1	P	Verifica di Assoggettibilità	26/10/2009
SS 106 "Jonica" Messa in sicurezza tratto dal km 489+500 al km 491+000	P	Verifica di Assoggettibilità	01/08/2008
SS 9 "Emilia" Prolungamento della "Tangenziale di Reggio Emilia" nel tratto da S. Prospero Strinati a Corte Tegge	P	Verifica di Assoggettibilità	25/09/2009
PROCEDURA VIA SU PROGETTI DEFINITIVI (ARTT. 23-24-25-26 D.Lgs 152/06 e s.m.i.)			
Trasversale delle Serre Tronco 1 - Lotto 2 dall'A3 (svincolo di Serre) alla SP "fondovalle del Mesima" Tronco 1 - Lotto 1 stralcio 2 dalla SP "fondovalle del Mesima" al viadotto Scornari Tronco 3 - Lotto 2 da località Cimbello a bivio Montecucco	D	Istruttoria VIA regionale	14/10/2009
PROCEDURA VIA E LOCALIZZAZIONE SU PROGETTI PRELIMINARI (ART. 165-183-184-185 D.Lgs 163/06 e s.m.i.)			
SS 172 "dei Trulli" Tronco Casamassima - Putignano	P	Istruttoria VIA regionale	15/12/2008
SS 28" del Colle di Nava" Variante Pieve di Teco - Ormea con traforo di valico Armo Cantarana	P	Istruttoria VIA regionale	05/05/2003
Asse NORD-SUD "TIRRENO-ADRIATICO" Collegamento tra A3 (svincolo di Lauria Nord) e A16 (svincolo di Candela) 1° Tronco Funzionale "Fondo Valle Sauro" - Corleto Laurenzana	P	Istruttoria VIA	01/12/2004 riavviata 04/03/2008
Autostrada Asti-Cuneo Tronco II - Lotto I dir	P	Istruttoria VIA	12/08/2009
Collegamento Autostradale Caserta - Benevento e bretella di collegamento con la Tangenziale di Benevento (SS 7) e la Variante di Caserta (SS 265)	P	Istruttoria VIA	01/12/2004
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)	P	Istruttoria VIA	22/12/2004
SS 106 "Jonica" Megalotto 5 Da Reggio Calabria località S. Gregorio (km 7+700) allo svincolo di Melito Porto Salvo (km 30+400)	P	Istruttoria VIA	02/03/2006
SS 106 "Jonica" Megalotto 9 Tratto 5 da Simeri Crichi a Passo Vecchio Lotti 10 - 11 - 12 da Crotone Aeroporto a Passo Vecchio (2 corsie). Tratto 6 da Gabella a Mandatoriccio Lotti 1-2-3-4-5-6-7-8 (2 corsie)	P	Istruttoria VIA	30/01/2008



Progetto	Livello di progetto ⁶	Procedura autorizzativa	Data inizio procedura
Raccordo Salerno/Avellino Conferimento di caratteristiche autostradali compreso l'adeguamento della SS 7 e 7 Bis 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	P	Istruttoria VIA	18/06/2008
Variante all'abitato di Cortina d'Ampezzo	P	Istruttoria VIA	19/07/2005
S.S. 4 Salaria - Lavori di adeguamento a 4 corsie del tratto da Passo Corese a Rieti dal km 35+000 al 71+000 - I stralcio	P	Istruttoria VIA	01/08/2008
Sistema Tangenziale di Lucca	P	Istruttoria VIA	21/06/2005
Accessibilità Malpensa: SS 33 "del Sempione" Variante tra gli abitati di Rho e Gallarate	P	Istruttoria VIA	19/05/2003
SS 372 "Telesina" Collegamento viario compreso tra A1 (svincolo di Caianello) e SS 88 (svincolo di Benevento)	P	Istruttoria VIA	23/05/2009
Corridoio Autostradale Dorsale Civitavecchia-Orte-Mestre tratta E45-E55 (Orte - Mestre)	P	Istruttoria VIA	12/06/2009
Collegamento Viario compreso tra lo svincolo della SS. 514 "DI CHIARAMONTE" con la SS 115 e lo svincolo della SS 194 "RAGUSANA" con la SS 114" (Ragusana) ANAS SpA Supplemento istruttoria (adeguamenti progetto preliminare a prescrizioni parere già espresso)	P	Istruttoria VIA	27/08/2004
Collegamento Viario tra il Porto di Ancona e la Grande viabilità	P	Istruttoria VIA	30/05/2005
PROCEDURA VIA E LOCALIZZAZIONE SU PROGETTI DEFINITIVI (ART. 166-167-168-183-184 D.Lgs 163/06 e s.m.i.)			
Accessibilità Valtellina: SS 38 "dello Stelvio" Variante di Morbegno - Lotto I Stralcio II - dallo svincolo di Cosio allo svincolo del Tartano	D	Variante ai sensi art.167 D. Lgs 163/06	2009

Oltre all'attività di progettazione, 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 della compatibilità ambientale delle nuove opere.

Di seguito si riportano i progetti sui quali al 31 dicembre 2009 risultavano attive procedure di verifica (verifica di ottemperanza di opere appaltabilità, verifica di attuazione).

⁶ P = Preliminare; D = Definitivo

Tabella 3.3 - Procedure di verifica in corso al 31-12-2009

Progetto	Livello di progetto	Procedura autorizzativa
VERIFICA DI OTTEMPERANZA DI OPERE APPALTABILITÀ 2008-2009		
SS 9 "Emilia" Variante di Casalpusterlengo ed eliminazione passaggio a livello sulla SS 234	Definitivo	Verifica di Ottemperanza
Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria Macrolotto 3 - parte III dal km 173+900 al km 185+000	Esecutivo	Verifica di Ottemperanza
SS 7 "Appia" dir Tronco Palagiano innesto SS 106 "Jonica"	Esecutivo	Verifica di Ottemperanza
SS 7 "Appia" - tratto Grottaglie-Brindisi Lotto 6 dal km 719+220 al km 720+970	Esecutivo	Verifica di Ottemperanza
SS 96 "Barese" Tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto - Stralcio 1 dal km 93+598 al km 99+040	Esecutivo	Verifica di Ottemperanza
SS 96 "Barese" Tronco fine della variante di Toritto - Modugno compresa la variante di Palo del Colle	Esecutivo	Verifica di Ottemperanza
VERIFICA DI ATTUAZIONE (ART. 185 commi 6 e 7 D.Lgs 163/06) E VARIANTI (art. 169 D. Lgs 163/06)		
Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria Macrolotto 2 dal km 108+000 (Viadotto Calore) al km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso). Variante Viadotto Noce	Esecutivo	Variante ai sensi art.169 D.Lgs 163/06
Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria Macrolotto 2 dal km 108+000 (Viadotto Calore) al km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso). Variante Viadotto S.Francesco e utilizzo di nuove aree di deposito per terre da scavo	Esecutivo	Variante ai sensi art.169 D.Lgs 163/07
Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria Macrolotto 6 dal km 423+300 (svincolo di Scilla incluso) al km 442+920 - tratto Campo Calabro - Reggio Calabria	Esecutivo	Variante ai sensi art.169 D.Lgs 163/08
SS 675 "Umbro Laziale" Tratto Civitavecchia Viterbo Tronco 3 Lotto 1 Stralcio A compreso tra la SS 1/bis (km 21+500) e la SP Vetralla-Tuscania (km 5+800) Variante per i Viadotti Paternostro e Boia	Esecutivo	Variante ai sensi art.169 D.Lgs 163/09
Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria Macrolotto 1 dal km 53+800 (sv. di Sicignano incluso) al km 82+300 (sv. di Atena Lucana escluso)	Esecutivo	Verifica di Attuazione
Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria Macrolotto 2 dal km 108+800 (Viadotto Calore) al km 139+000 (sv. di Lauria Nord incluso)	Esecutivo	Verifica di Attuazione
Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria Macrolotto 4bdal km 286+000 (sv. di Altilia Grimaldi escluso) al km 304+200 (sv. di Falerna incluso)	Esecutivo	Verifica di Attuazione
Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria Macrolotto 5 dal km 393+000 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (svincolo di Scilla escluso)	Esecutivo	Verifica di Attuazione



Progetto	Livello di progetto	Procedura autorizzativa
Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria Macrolotto 6 dal km 423+300 (svincolo di Scilla incluso) al km 442+900	Esecutivo	Verifica di Attuazione
SS 106 Jonica Megalotto 1 tratto Palizzi-Caulonia Lotti 6°-7°-8° compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica	Esecutivo	Verifica di Attuazione
SS 106 Jonica Megalotto 2 dallo svincolo di Squillace allo svincolo di Simeri Crichi e lavori di prolungamento della SS 280 "dei Due Mari"	Esecutivo	Verifica di Attuazione
SS 675 "Umbro-Laziale" Collegamento tra SS1 "Aurelia" km 21+500 e SP Vetralla Tuscania km 5+800 (tronco 3 lotto 1 stralcio A)	Esecutivo	Verifica di Attuazione
Variante esterna alla città di Lecce dall'innesto SS 613 all'innesto alla SS 16 Completamento funzionale con adeguamento alla sezione III CNR	Esecutivo	Verifica di Attuazione
Itinerario Agrigento – Caltanissetta - A19 Adeguamento a 4 corsie della SS 640 "di Porto Emedocle" Tratto 1 dal km 9+800 al km 44+400	Esecutivo	Verifica di Attuazione
Itinerario Agrigento – Caltanissetta - A19 Adeguamento a 4 corsie della SS 640 "di Porto Emedocle" Tratto 2 dal km 44+400 al km 74+300 (svincolo A 19)	Esecutivo	Verifica di Attuazione
Accessibilità Valtellina: SS 38 "dello Stelvio" Variante di Morbegno - Lotto I Stralcio I - dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio	Esecutivo	Verifica di Attuazione

3.2.5 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.

MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

Molto spesso le due fasi di mitigazione e compensazione ambientali sono confuse e poco identificabili; un esempio può chiarire meglio le rispettive peculiarità.

Opera di esempio: realizzazione di una nuova infrastruttura stradale.

Impatto previsto: taglio di una porzione di bosco per realizzare l'opera.

Possibile mitigazione: variante di progetto per interrare parzialmente l'opera in galleria, così da consentire la continuazione dell'esistenza di parte del bosco.

Possibile compensazione: realizzazione dell'opera come da progetto originario e piantumazione di un'area equivalente a quella disboscata in un terreno "spoglio" nelle vicinanze del bosco abbattuto.

Dall'esempio appare chiaramente come sovente mitigazione e compensazione siano attuate contemporaneamente, con la seconda che interviene laddove la prima non può agire per problematiche tecniche, economiche o socio-ambientali.

Ante operam



Post operam



Figura 3.5 - Esempio di inserimento paesaggistico di imbrocco galleria (Nuovo Tunnel del Colle di Tenda)

Con il termine **mitigazione ambientale** si intende la *realizzazione di opere necessarie a ridurre l'impatto ambientale residuo*, quali ad esempio 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.

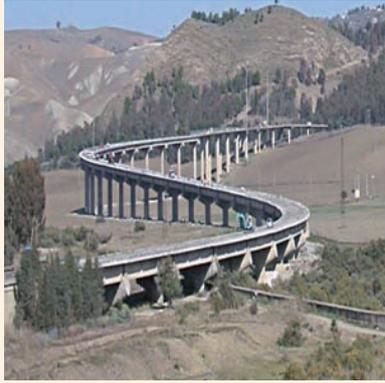
GRI/G3> EN26

La **compensazione ambientale** si riferisce invece ad *opere di miglioramento ambientale che compensano gli impatti residui non mitigabili determinati dall'infrastruttura sull'ambiente*; possono comprendere ad esempio, il rimboschimento in aree contigue a zone disboscate o la rinaturalizzazione di superfici nel territorio interessato dall'opera.

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;

Ante operam



Post operam



Figura 3.6 - Esempio di inserimento paesaggistico di un viadotto (itinerario Agrigento – Caltanissetta, A19)

Ante operam



Post operam



Figura 3.7 - Esempio di inserimento paesaggistico di un viadotto e imbocco galleria (itinerario Agrigento – Caltanissetta, A19)

- mitigazione del rumore attraverso l'utilizzo di asfalto fonoassorbente e barriere acustiche;
- riduzione dell'inquinamento dell'aria mediante barriere vegetali antipolvere;
- mantenimento della connettività tramite ecodotti e sottopassi faunistici;

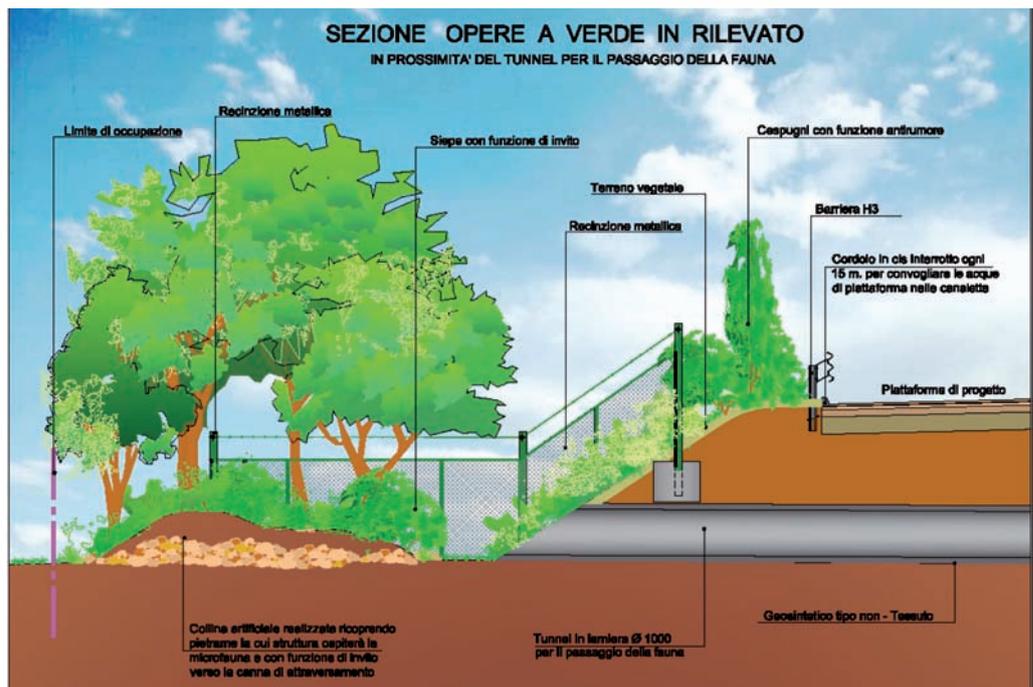


Figura 3.8 - Esempio di sottopasso faunistico con relativa sistemazione delle opere a verde

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

I costi di mitigazione e compensazione ambientale

Grazie all'evoluzione degli standard ambientali e della corrispondente legislazione, i requisiti ambientali sono diventati sempre più stringenti nel corso degli ultimi anni. Le nuove opere includono ormai in modo sistematico interventi di mitigazione e compensazione ambientale, che assumono una rilevanza non trascurabile anche in termini monetari.

Tra le numerose attività in corso, si ritiene più significativo citare gli importi relativi a due progetti avviati all'appalto nel corso del 2009, per i quali i costi degli interventi di mitigazione e compensazione (relativi a barriere antirumore, opere a verde, passaggi faunistici, rimodellamento morfologico, vasche di prima pioggia) sono pari a circa il 2% dell'importo complessivo dei lavori.

- *Agrigento-Caltanissetta (A19, tratto Canicattì-Caltanissetta) - Raddoppio carreggiata ed adeguamento della piattaforma stradale alle normative vigenti dal Km 44+000 della S.S.640 esistente dallo svincolo Caltanissetta Nord incluso allo svincolo con la A19.* Importo lavori: 685 €/milioni; importo opere di mitigazione e compensazione ambientale: 12,9 €/milioni, pari a circa il 2% dell'importo lavori; inoltre, in fase approvativa il Cipe ha prescritto compensazioni fino ad un massimo del 2,5% dei lavori compresa la manutenzione quinquennale degli interventi di ingegneria naturalistica.
- *Variante di Vittorio Veneto (Tangenziale Est), collegamento La Sega – Ospedale, Stralcio La Sega – Rinola.* Importo lavori: 49 €/milioni; importo opere di mitigazione e compensazione ambientale: 1 €/milioni, pari a circa il 2% dell'importo lavori.

Va inoltre notato che i costi ambientali previsti in capitolato in modo esplicito, come negli esempi di cui sopra, non sono le uniche somme che Anas destina alla tutela dell'ambiente: andrebbero infatti considerati anche i costi (ben più rilevanti di quelli sopra descritti) derivanti dalle varianti rispetto al progetto originale, causate da prescrizioni per limitare gli impatti ambientali delle opere e richiesti dalle autorità competenti o scaturiti dal dialogo con gli stakeholder.

Ante operam



Post operam



Figura 3.9 - Esempio di inserimento paesaggistico di imbocco galleria (Nuovo Tunnel del Colle di Tenda)



3.2.6 La costruzione

Anas gestisce il ciclo completo delle attività di realizzazione e controllo delle nuove opere. I progetti sono 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 sono inserite clausole standard che esplicitano i comportamenti richiesti ai fornitori/contraenti con riferimento alla normativa ambientale vigente. Nei capitolati speciali di appalto sono poi inserite le prescrizioni previste dalla VIA; per quanto riguarda più in generale i capitolati e i criteri di selezione, Anas si attiene a quanto espressamente previsto dalla normativa.

È in corso di valutazione la possibilità di elaborare nuove sezioni specifiche per i capitolati d'appalto che tengano in adeguato conto gli aspetti ambientali (es. materiali utilizzati, ricicli, rifiuti, ecc.) sia come vincoli che come premialità.

Per quanto riguarda le Grandi Opere, in aderenza a quanto previsto dal Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (Codice dei contratti pubblici), è possibile sottolineare che 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 e s.m.i.). 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. Anas prevede in ogni caso, a partire dal 2011, di richiedere la certificazione ISO14001 agli appaltatori per tutti le opere di importo superiore ai 50 €/milioni.

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 2009, i dati sono confrontati con quelli al 31 dicembre 2008.

Tabella 3.4 - Lavori suddivisi per area geografica

	In corso		Avviati		Ultimati	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
	N.	N.	N.	N.	N.	N.
Nord	39	47	12	5	8	12
Centro	42	37	9	5	13	4
Sud	66	71	16	24	8	7
Totale	147	155	37	34	29	23

Tabella 3.5 - Lavori suddivisi tra strade statali ed autostrade

	In corso		Avviati		Ultimati	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
	N.	N.	N.	N.	N.	N.
Strade Statali	123	138	33	27	27	21
Autostrade	24	17	4	7	2	2
Totale	147	155	37	34	29	23

3.2.7 La gestione ambientale dei cantieri

E' in fase di attuazione un progetto di definizione di norme operative e di procedure di buona gestione ambientale dei cantieri stradali, in grado di assicurare gli adempimenti alle normative applicabili ed il miglioramento continuo delle attività condotte.

Come anticipato nel paragrafo precedente, lo scopo è quello di garantire che le società esecutrici, nell'ambito delle attività di realizzazione di nuove costruzioni stradali, adottino progressivamente i criteri di gestione ambientale previsti dalla norma ISO 14001 e/o dal regolamento europeo EMAS, in modo tale da:

- effettuare il monitoraggio puntuale delle prestazioni ambientali;
- eseguire le attività in base a regole documentate che definiscono puntualmente tempi, modi e responsabilità;
- reagire in modo opportuno alle emergenze ambientali, limitando i danni conseguenti, e rimuovendo le cause che hanno dato origine all'emergenza stessa.

Nel corso del 1° semestre 2009 sono state effettuate l'analisi delle attività svolte nei cantieri stradali, l'individuazione di esempi di buone pratiche gestionali e organizzative che possano essere adottate in tutti i cantieri, l'esame della struttura tipica del cantiere e del ruolo delle diverse figure coinvolte (Anas, Contraente Generale, Appaltatore, Subappaltatore). A seguito delle attività svolte e per ogni singolo tema ambientale esaminato (rifuti, terre e rocce da scavo, emissioni in atmosfera, scarichi idrici, consumi di acqua, contaminazione del suolo, rumore, paesaggio), si è proceduto alla redazione dei seguenti documenti:

- manuale di gestione ambientale di cantiere;
- documenti di supporto al Manuale: procedure gestionali (PG), piani e programmi attività (PIA), rapporti (RAP) e moduli (MOD);
- registro della legislazione di riferimento.

Dal lavoro svolto è emerso che l'adozione di nuove procedure operative, l'esecuzione di controlli sistematici delle variabili ambientali nel territorio interessato dai lavori e, in generale, l'adozione di criteri di corretta gestione ambientale, possono consentire benefici quali:

- il sistematico rispetto della normativa applicabile con riduzione del rischio di sanzioni o interventi da parte delle autorità di controllo;
- la razionalizzazione del consumo di risorse materiali, idriche ed energetiche;
- la possibilità di attivare monitoraggi omogenei delle diverse componenti interessate dai lavori;
- la predisposizione di report periodici e la rendicontazione dei possibili cambiamenti;
- un maggior controllo sui Contraenti Generali, Appaltatori e Subappaltatori;
- una riduzione del rischio di mancata acquisizione di finanziamenti europei;
- una riduzione del rischio di sanzioni o di revoca dei finanziamenti già erogati.

3.2.8 Il monitoraggio

Il monitoraggio dell'opera può essere suddiviso in due tipologie:

- monitoraggio sullo stato dei lavori;
- monitoraggio ambientale.

Il **monitoraggio sullo stato dei lavori** viene realizzato sia tramite controlli diretti (visite ispettive per analizzare l'andamento delle attività degli uffici periferici e per verificare, con sopralluoghi sui cantieri, le opere stradali nel caso in cui emergano particolari problematiche realizzative), che indiretti (attraverso il Sistema Informativo Lavori, SIL, che permette di individuare eventuali criticità).

Il **monitoraggio ambientale** è invece l'insieme delle attività atte a 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. Tale sistema permette, 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.

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 incentrate 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 2009, i principali progetti per i quali era attivo il monitoraggio ambientale (ante operam/in itinere/post operam) erano i seguenti:

Tabella 3.6 - Progetti con monitoraggio attivo al 31-12-2009

Regione	Progetti
Campania	Autostrada Salerno - Reggio Calabria dal km 53+800 (svincolo di Sicignano incluso) al km 82+300 (svincolo di Atena Lucana escluso). Macrolotto 1
Campania / Basilicata	Autostrada Salerno - Reggio Calabria dal km 108+800 (Viadotto Calore) al km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso). Macrolotto 2
Calabria	Autostrada Salerno - Reggio Calabria dal km 294+600 (svincolo di Altilia Grimaldi escluso) al km 304+200 (svincolo di Falerna incluso). Macrolotto 4b
Calabria	Autostrada Salerno - Reggio Calabria dal km 393+500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (svincolo di Scilla escluso). Macrolotto 5
Calabria	Autostrada Salerno - Reggio Calabria dal km 423+300 (svincolo di Scilla incluso) al km 442+900 (fine autostrada). Macrolotto 6
Lombardia	Accessibilità Valtellina: SS 38 "dello Stelvio" - Variante di Morbegno - Lotto 1 stralcio 1 dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio Valtellino.
Sicilia	Itinerario Agrigento - Caltanissetta - A19. Adeguamento a 4 corsie della SS 640 "di Porto Empedocle" nel tratto dal km 9+800 al km 44+40.0
Puglia	Completamento funzionale variante esterna alla città di Lecce dall'innesto SS 613 all'innesto alla SS 16 con adeguamento alla sezione III CNR.
Calabria	SS 106 "Jonica" - dallo svincolo di Squillace allo svincolo di Simeri Crichi e lavori di prolungamento della SS 280 "dei Due Mari". Megalotto 2
Calabria	SS 106 "Jonica" - tratto Palizzi - Caulonia (ex lotti 6-7-8). Da Ardore a Marina di Gioiosa Jonica compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica. Megalotto 1
Lazio	SS 675 "Umbro-Laziale" tratto compreso tra la SS 1BIS (km 21+500) e la SP Vetralla - Tuscania (km 5+800) tronco 3° - lotto 1°, stralcio A

Il monitoraggio ambientale nella fase di esecuzione è previsto, allo stato attuale, ove prescritto, solo per le grandi opere soggette alla procedura VIA nazionale; in questi casi con periodicità concordata con il Ministero dell'Ambiente vengono prodotti dei report con l'evidenziazione di eventuali criticità rilevate.

Per quanto riguarda possibili miglioramenti negli anni futuri, si può notare quanto segue:

- è in corso di valutazione l'opportunità di estendere il monitoraggio ambientale nella fase di esecuzione e di prevedere (da contratto) un periodico invio di tutte le risultanze ad Anas per tutti i progetti di importo superiore ai 50 €/milioni;
- Anas intende inoltre creare entro il 2011 un sistema di memorizzazione, consultazione e analisi dati, tramite l'implementazione di un database che consenta la raccolta di tutti i dati provenienti da attivi e futuri monitoraggi ambientali;
- come attività propedeutica alla precedente, sono in corso di studio le modalità di armonizzazione delle attività di rilievo e consegna dei dati ad Anas ai fini della creazione della banca dati dei monitoraggi ambientali.

3.2.9 L'esercizio e il coordinamento del territorio

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 e autostrade in gestione diretta, attraverso il coordinamento e l'indirizzo degli Uffici Periferici ed in coerenza con gli indirizzi e le politiche aziendali.

Di seguito sono riportate le tabelle riepilogative delle attività di manutenzione ordinaria e di manutenzione straordinaria svolte nel corso del 2009 e il confronto con i dati dell'anno 2008.

Tabella 3.7 - Attività di manutenzione (totale nazionale)

	Manutenzione Ordinaria		Manutenzione Straordinaria	
	2009	2008	2009	2008
	N.	N.	N.	N.
Bandi di gara	469	721	268	256
Affidamenti a gara	538	762	316	350
Affidamenti diretti	957	1.697	184	150
Interventi consegnati	1.501	2.030	471	448
Interventi in produzione	1.925	2.388	570	527

Di seguito sono riportate le tabelle riepilogative, riferite alle Autostrade in gestione diretta, delle attività di manutenzione ordinaria e di manutenzione straordinaria svolte nel corso del 2009 e il confronto con i dati dell'anno 2008.

Tabella 3.8 - Attività di manutenzione (autostrade in gestione diretta*)

	Manutenzione Ordinaria		Manutenzione Straordinaria	
	2009	2008	2009	2008
	N.	N.	N.	N.
Bandi di gara	59	59	18	10
Affidamenti a gara	50	49	14	14
Affidamenti diretti	60	190	2	4
Interventi consegnati	103	161	16	16
Interventi in produzione	178	187	32	46

Ufficio Speciale Cosenza ed Ufficio Speciale Palermo



3.3 L'uso responsabile delle risorse

Come già illustrato per gli impatti, anche i consumi di materie prime derivanti dall'attività di Anas possono essere classificati in due tipologie:

- **Diretti** (cioè direttamente sotto il controllo di Anas), ossia prodotti dall'ordinaria gestione delle strutture aziendali e dalle attività associate alla gestione di strade e autostrade;
- **Indiretti** (cioè non sotto il controllo diretto di Anas), ossia determinati dalle attività degli appaltatori.

In questo bilancio sono analizzati solamente i consumi diretti ed, in particolare, i flussi ritenuti più significativi. Essi comprendono:

- Il **conglomerato bituminoso** utilizzato per la manutenzione delle pavimentazioni stradali;
- 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 usi sanitari (uffici) 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

GRI/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 sul territorio e dalla presenza di un numero elevatissimo di sedi periferiche.

3.3.1 Le materie prime ed i materiali di consumo

Conglomerato bituminoso

GRI/G3> EN1 Il conglomerato bituminoso è una miscela di inerti e bitume che viene utilizzata, in generale, per il rifacimento delle pavimentazioni e per interventi di potenziamento della rete. Date le attività attualmente svolte da Anas, l'utilizzo del conglomerato qui riportato fa sostanzialmente riferimento ad interventi di manutenzione.

Sono state prese in considerazione le seguenti tipologie di prodotto:

- Conglomerato a caldo: miscela di aggregati litici (pietrisco, graniglia, sabbia e filler) mescolati a caldo con bitume, che agisce da legante, utilizzata per i ripristini del manto stradale;
- Conglomerato a freddo: conglomerato plastico insaccato, già pronto all'uso, che permette di chiudere le buche che si formano sulla superficie stradale, soprattutto nel periodo invernale, causate dal freddo e dal gelo.

Tabella 3.9 - Consumi di conglomerato bituminoso*

	2009		2008		2007	
	Ton	€	Ton	€	Ton	€
Consumo di conglomerato	3.616	545.788	2.632	432.872	3.232	357.193

GRI/G3> 3.10

* Nell'impossibilità di identificare puntualmente le quantità di conglomerato bituminoso consumate annualmente, si è deciso di ricorrere a modalità di quantificazione indiretta, calcolando i consumi a partire dai costi di acquisto e dai relativi prezzi medi.

Sali fondenti

I sali fondenti (cloruro di sodio) sono 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.

GRI/G3> EN1

Tabella 3.10 - Consumi di sali fondenti*

GRI/G3> 3.10

	2009		2008		2007	
	Ton	€	Ton	€	Ton	€
Consumo di sali fondenti	37.763	2.595.439	35.268	2.416.244	29.386	1.952.308

* Nell'impossibilità di identificare puntualmente le quantità di sali fondenti consumate annualmente, si è deciso di ricorrere a modalità di quantificazione indiretta, calcolando i consumi a partire dai costi di acquisto e dai relativi prezzi medi.

Carta

RISPETTO PER L'AMBIENTE

Per contribuire concretamente al rispetto e alla salvaguardia dell'ambiente Anas ha scelto di stampare questa rivista su carta FSC.

FSC è uno schema di certificazione in grado di garantire al consumatore che il prodotto è realizzato con materiale proveniente da foreste gestite correttamente dal punto di vista ambientale, sociale ed economico.

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 (formato A4);
- Risme carta da 500 fogli per fotocopie (formato A3);
- Rotoli carta per plotter, altezza 60 cm, peso 60 g/m²;
- Rotoli carta per plotter, altezza 90 cm, peso 60 g/m²;
- Rotoli carta per plotter, altezza 60 cm, peso 90 g/m²;
- Rotoli carta per plotter, altezza 90 cm, peso 90 g/m².

Tabella 3.11 - Consumi di carta

	2009	2008	2007
	Ton	Ton	Ton
Risme carta da 500 fogli per fotocopie (formato A4)	152,57	Dati disaggregati non disponibili	Dati disaggregati non disponibili
Risme carta da 500 fogli per fotocopie (formato A3)	12,75	Dati disaggregati non disponibili	Dati disaggregati non disponibili
Rotoli carta per plotter, altezza 60 cm, peso 60 g/m ²	0,05	Dati disaggregati non disponibili	Dati disaggregati non disponibili
Rotoli carta per plotter, altezza 90 cm, peso 60 g/m ²	0,26	Dati disaggregati non disponibili	Dati disaggregati non disponibili
Rotoli carta per plotter, altezza 60 cm, peso 90 g/m ²	0,74	Dati disaggregati non disponibili	Dati disaggregati non disponibili
Rotoli carta per plotter, altezza 90 cm, peso 90 g/m ²	1,85	Dati disaggregati non disponibili	Dati disaggregati non disponibili
TOTALE	168,21	164*	167*

* Dato calcolato indirettamente a partire dai costi economici sostenuti e dai relativi prezzi medi.

La carta consumata da Anas, così come gli altri materiali attualmente utilizzati in modo diretto, non proviene al momento da materiale riciclato.

GRI/G3> EN2

Di seguito si riporta un riepilogo dei trend di consumo dei materiali di Anas.

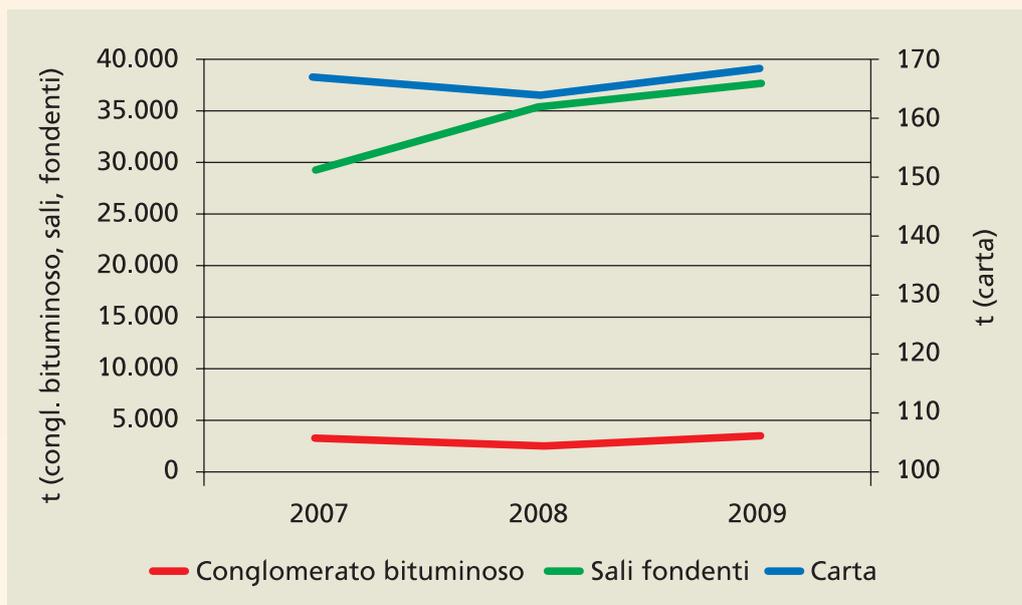


Grafico 3.1 – consumi di materie prime e materiali da consumo negli ultimi 3 anni

3.3.2 L'energia

GRI/G3> EN3 - EN4

I consumi energetici di Anas comprendono:

- Consumi diretti:
 - a. Gas naturale per riscaldamento;
 - b. Gasolio per riscaldamento;
 - c. GPL per riscaldamento.
- Consumi indiretti:
 - a. Energia elettrica per l'illuminazione delle strade e delle gallerie;
 - b. Energia elettrica per gli uffici.

Non sono al momento presenti edifici serviti da teleriscaldamento.

NOTA METODOLOGICA RELATIVA AI CONSUMI ENERGETICI

Energia termica: i costi per la climatizzazione invernale sono stati estrapolati dal consuntivo della voce Fonti energetiche, che comprende costi per energia elettrica, acqua, riscaldamento ed altro; i costi per riscaldamento sono prevalentemente per gas naturale. I prezzi unitari sono stati desunti dalle analisi puntuali effettuate per le 6 sedi Anas oggetto di audit energetico: pertanto è stato possibile desumere un prezzo medio per il 2008 e 2009. Il consumo di gas naturale è stato ricavato dividendo la spesa per il prezzo medio ricavato. Il consumo di gasolio e GPL è stato estrapolato dalle fatture che non potevano essere assegnate alla fonte energetica metano, secondo una quota parte desunta dai questionari sui consumi per climatizzazione inviati ai compartimenti nel 2005 e grazie a contatti telefonici con referenti compartimentali nel 2010. Il valore di consumo è stato ricavato dividendo la spesa per il prezzo medio del gasolio.

Energia elettrica: per il mercato libero dell'energia elettrica (gestito dal servizio di Energy Manager Anas) sono stati utilizzati i consuntivi e consumi 2008 e 2009 con relativo calcolo dei prezzi unitari.

Per il mercato di salvaguardia dell'energia elettrica (gestito a livello compartimentale) sono stati utilizzati i dati forniti dalla Direzione Amministrazione e Finanza Anas relativi al dettaglio dei pagamenti per singolo fornitore di energia elettrica; i prezzi unitari sono stati ricavati da campioni di singole fatture, mentre i consumi sono stati desunti dal rapporto tra consuntivo e prezzo unitario del mercato di salvaguardia.

Valori: PCI gas naturale: 35 MJ/Sm³; PCI gasolio: 42,621 MJ/kg; PCI GPL: 11,021 Mcal/kg; densità gasolio: 0,85 kg/l; densità GPL: 0,55 kg/l; 1 MWh = 1000 kWh = 3600 MJ = 3,6 GJ

Fonti: Normativa ETS (Ministero per la Tutela dell'Ambiente, del Territorio e del Mare), Tabelle dei prezzi medi annui rilevati (Ministero per lo Sviluppo Economico).

Nella tabella seguente sono riportati i consumi energetici del 2009 e, per comparazione, quelli del 2008⁷.

I consumi di combustibili sono relativi a sedi, centri manutentori o altre strutture di servizio, escluse le case cantoniere adibite ad abitazione.

I consumi di energia elettrica sono relativi alle utenze su strada (impianti di illuminazione all'aperto, impianti in galleria, impianti semaforici, ecc.) ed alle utenze classificate come immobili (sedi, centri manutentori o altre strutture di servizio, escluse le case cantoniere adibite ad abitazione).

Tabella 3.12 - Consumi di energia

Tipologia consumo	Combustibile / vettore	Consumo 2009		Consumo 2009 (GJ)	Consumo 2008 (GJ)
		Valore	UdM		
Diretto	Gas naturale ⁸	499.264	m3/anno	17.474	22.310
	Gasolio ⁹	65.869	l/anno	3.303	4.444
	GPL	78.337	l/anno	6.572	2.892
	Totale consumi energetici diretti			27.350	29.646
Indiretto	Elettricità-edifici	12.635	MWh/anno	45.486	43.884
	Elettricità-strade e gallerie	331.696	MWh/anno	1.194.106	1.105.427
	Totale consumi energetici indiretti¹⁰			1.239.592	1.149.311
Totale consumi energetici				1.266.941	1.178.957

Per quanto riguarda le fonti energetiche rinnovabili, al momento non sono utilizzati bio-combustibili, mentre sono presenti alcuni impianti di proprietà Anas per la generazione di energia elettrica da fotovoltaico (dati nella tabella seguente). L'energia autoprodotta è interamente consumata da Anas stessa.

Tabella 3.13 - Produzione di energia da fonti rinnovabili

Tipologia consumo	Produzione 2009			Produzione 2008 (MWh)
	MWh	GJ	Quota autoconsumo	
Fotovoltaico	22	79,2	100%	0

Anas dedica grande attenzione alla finalità del risparmio energetico e dell'utilizzo delle fonti rinnovabili, cui è dedicata una specifica unità di Energy Management.

Tale unità si occupa della gestione delle forniture sul mercato libero dell'energia elettrica, della promozione di progetti di efficienza energetica e della loro realizzazione in collaborazione con le altre strutture aziendali.

Tra le attività svolte nel corso del 2009, meglio descritte nel seguito, si segnalano: progetti per la produzione di energia da fotovoltaico presso le sedi aziendali e sopra le gallerie artificiali (si veda il box corrispondente), studi e progetti per la riduzione dei consumi sulla rete stradale gestita, realizzazione di impianti sperimentali a LED, audit energetici degli edifici.

Le suddette attività sono presentate annualmente in un piano che comprende tutti gli interventi da realizzare, presso la Direzione Generale o le sedi territoriali. In particolare si segnalano i seguenti progetti:

⁷ I dati 2008 per gli edifici differiscono da quelli riportati nel Bilancio di Sostenibilità 2008 in quanto è stato analizzato con maggiore dettaglio il consuntivo della voce di costo "Fonti Energetiche".

⁸ La diminuzione dei consumi di gas naturale è parzialmente imputabile al mancato funzionamento degli impianti de L'Aquila a causa del terremoto avvenuto ad aprile 2009.

⁹ Anas ha sostenuto i consumi di Trento solo fino al 2008; in seguito, tutte le utenze relative sono passate alla Regione. Da questo dipende la riduzione dei consumi registrata.

¹⁰ L'aumento dei consumi di energia elettrica è in gran parte dovuto alla realizzazione di nuove utenze stradali e alla riqualificazione dei sistemi di illuminazione/ventilazione secondo standard di comfort e sicurezza più elevati (e di conseguenza più energivori, benché realizzati con tecnologie d'avanguardia).

GRI/G3 > EN5



- Nel 2009 sono state avviate le attività di audit energetico su 6 sedi compartimentali (Milano, Torino, Genova, Campobasso, Roma, Napoli). La conclusione dei sei audit, inclusiva della certificazione energetica degli edifici, è attesa per il 2010 e potrà essere estesa negli anni successivi alle altre sedi Anas in caso di esiti soddisfacenti sulle sei sedi pilota. Scopo degli audit è individuare possibili interventi di efficientamento energetico a livello di consumi elettrici, termici ed anche a livello di involucro degli edifici. Per il 2010 si prevede di elaborare i capitolati dei bandi relativi alla realizzazione degli interventi individuati su quattro delle sedi oggetto di audit. In particolare, per le sedi di Genova e Napoli, l'orientamento è quello di operare su gare già calendarizzate, andando ad integrare opportunamente il capitolato con richieste orientate all'efficienza energetica. Per Milano e Roma, invece, si prevede di procedere alla redazione di nuovi capitolati dedicati.
- Gli audit hanno altresì portato alla realizzazione di una banca dati energetica (la messa in funzione è prevista per il 2010 e l'inizio del monitoraggio sistematico è previsto per il 2011), collegata alla intranet aziendale, che contiene dati sui consumi energetici dei singoli edifici e le procedure di calcolo utilizzate. La banca dati è in grado di simulare il comportamento energetico degli edifici. Obiettivo condiviso è quello di utilizzare lo strumento per la gestione dei dati relativi alle sedi Anas e per avviare un monitoraggio costante dei consumi energetici.
- A valle degli audit, nel corso del 2010, si procederà all'impostazione di un sistema di raccolta dati inerente il refilling annuale degli impianti di climatizzazione degli edifici, laddove operato con gas ad effetto serra.
- Le conclusioni dello studio sui regolatori del flusso luminoso installati nelle gallerie e in impianti all'aperto, condotto a partire dal 2008 presso 2 gallerie in Liguria, mostrano che tali apparecchiature consentono di ottenere un risparmio generalizzabile di almeno il 15% per applicazione su impianti di illuminazione permanente e fino al 30% per impianti di pubblica illuminazione. I risparmi conseguibili per gli impianti di rinforzo non sono generalizzabili, essendo dipendenti da una serie di variabili che mutano per ogni galleria (posizione, orientamento, condizioni meteo); nei casi esaminati, il risparmio annuo conseguibile medio è stato pari a circa il 17% (54.430 kWh per gli ultimi 120 giorni del 2009, periodo in cui l'iniziativa è stata implementata, e proiettabili a regime in circa 160.000 kWh su base annua).
- Sono state avviate le attività relativamente ad investimenti per l'installazione di apparati per la regolazione del flusso luminoso su impianti in galleria ed all'aperto. Il 30/04/09 sono stati completati i sopralluoghi nelle regioni Emilia Romagna, Toscana e Umbria, per la verifica dell'idoneità degli impianti oggetto di intervento; tali sopralluoghi hanno permesso di individuare 15 impianti all'esterno e 8 impianti in galleria presso cui effettuare l'installazione degli apparati. Il 01/07/2009 è stata completata la redazione del Progetto Definitivo per appalto integrato e la richiesta di investimento è stata inviata per le autorizzazioni di competenza; la gara è stata pubblicata in ottobre 2009 (l'aggiudicazione provvisoria è prevista per il 2010).
- È stata completata la redazione, da parte della Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio in collaborazione con il servizio Energy Management, del Progetto Esecutivo per la realizzazione degli impianti di illuminazione della galleria S. Giovinale sulla SS17, con tecnologia innovativa a LED, in attesa di individuare le fonti di finanziamento.

IMPIANTI FOTOVOLTAICI

Gli impianti fotovoltaici convertono la radiazione solare in energia elettrica. Questa tecnologia, molto costosa fino a pochi anni fa, è diventata oggi un'interessante opportunità per la produzione di energia 100% rinnovabile a prezzi competitivi, grazie ai miglioramenti tecnologici, agli incentivi statali (Conto Energia) ed alla creazione di un forte mercato nazionale (il secondo a livello mondiale nel 2009, dopo la Germania).

Anas ha avviato nel 2009 alcune interessanti iniziative per coniugare le infrastrutture stradali con un approvvigionamento ecocompatibile dell'energia utilizzata lungo le strade:

- Il 2009 è il primo anno di funzionamento a regime dell'impianto ubicato sulla SOC (Sala Operativa Compartimentale) di Trieste. L'impianto, della potenza di 19,9 kWp, ha prodotto circa 22.000 kWh.
- Nel 2009 è stato realizzato e collaudato, nel compartimento di Ancona, un impianto fotovoltaico di circa 14 kWp. L'entrata in funzione dell'impianto è prevista per il 2010;
- Nel 2009 è stata bandita e aggiudicata la gara per la realizzazione di un impianto fotovoltaico da 26,2 kWp a Cesano caratterizzato da un impianto su copertura piana da 13,5 kWp ed una pensilina ed un inseguitore solare biassiale, per una potenza totale di 12,8 kWp. La produzione annua stimata per l'impianto è di circa 33.500 kWh per una copertura del fabbisogno della sede del 10%.
- Nel 2009 è stato realizzato, in collaborazione con il compartimento di Bari, lo studio di fattibilità ed il progetto definitivo per un impianto fotovoltaico da 450 kWp su galleria artificiale a Condò (tangenziale di Lecce). Sono in corso le valutazioni sulle modalità di finanziamento.
- Nel 2009, Anas ha stipulato una concessione relativa all'utilizzo di terreni sovrastanti le gallerie artificiali dell'Autostrada Catania - Siracusa per la realizzazione di un impianto fotovoltaico da 13,2 MWp; la ditta esecutrice gestirà in maniera autonoma l'impianto corrispondendo ad Anas un canone di affitto annuale.

3.3.3 L'acqua

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

- Utilizzo sanitario nelle sedi;
- Utilizzo nei posti di manutenzione lungo le strade.

GRI/G3 > EN8

I consumi idrici sono riferiti alle 25 sedi compartimentali di Anas. Sono esclusi dai valori sotto riportati i consumi idrici relativi alle case cantoniere che, a causa dell'elevatissima frammentazione di tali sedi, non sono al momento reperibili.

L'ampia variazione dei dati tra 2008 e 2009 può essere causata da una rilevazione dei consumi spesso rendicontata dagli enti fornitori tramite conguagli.

Tabella 3.14 - Consumi d'acqua*

	Totale costi		Totale consumi	
	2009	2008	2009	2008
	€	€	m2	m2
Consumi d'acqua	118.483	169.555	169,261	242,221

* Nell'impossibilità di identificare puntualmente le quantità di acqua effettivamente consumate nell'ultimo biennio, i consumi sono stati desunti a partire dai costi associati, e dividendoli per un valore medio di costo pari a 0,7 €/m3.

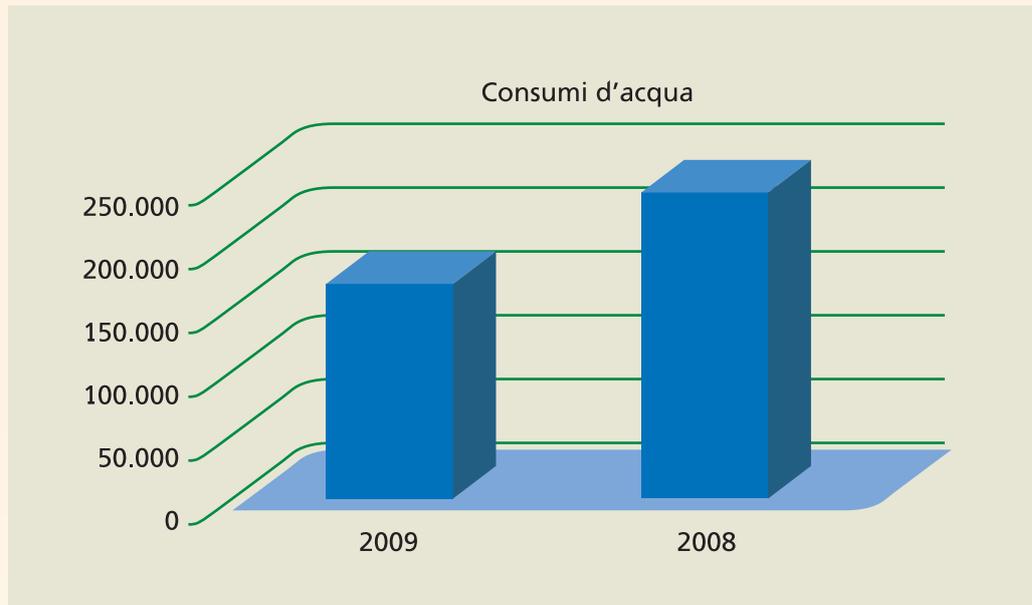


Grafico 3.2 – Consumi di acqua

GRI/G3 > EN26

La sostenibilità negli acquisti

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.

Valutate positivamente le prime esperienze, è stata 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).

Nel corso del 2009, sono state implementate 25 gare sotto soglia in modalità paperless: sulla base di un modello di valorizzazione utilizzato da Consip (cfr. "Strategie e procurement" anno 7 n.4 – luglio 2009), che sintetizza in 25 €/anno il costo di un documento di 3 pagine prodotto nelle PA (stime CNIPA che considerano spesa per carta, trasmissione, logistica, personale impiegato e conservazione), una stima complessiva del risparmio di processo ottenuti è pari a circa 14.000 €.

Nel corso dell'anno 2009, inoltre, mediante il Portale Acquisti aziendale, è stata implementata una richiesta di informazioni online finalizzata a verificare il possesso delle certificazioni di sostenibilità ambientale cui all'art. 44 del D. Lgs 163/2006 (es. ISO 14001, EMAS, ecc.). Su un campione di 3.176 fornitori invitati, sono state ricevute 698 risposte:

- 260 fornitori (circa l'8% dei coinvolti) hanno dichiarato di essere in possesso di certificazioni di sostenibilità ambientale;
- 438 fornitori hanno dichiarato di non essere in possesso dei suddetti certificati.

Nel corso del 2010 si prevede di:

- espletare le prime gare per l'acquisizione di cancelleria ecocompatibile;
- creare una lista delle certificazioni ambientali che possano essere considerate premianti per i fornitori (es. EMAS, EN16001, ISO 14064, FSC);
- avviare, conseguentemente, una sperimentazione che preveda, all'interno di alcune

- gare, l'inserimento di criteri premianti relativi al possesso di certificazioni ambientali;
- estendere le procedure telematiche in modo da arrivare a raggiungere l'obiettivo di 30 gare paperless nel corso dell'anno;
- stipulare i contratti sotto soglia in modalità digitale (paperless).

Nel futuro si prevede, inoltre, di:

- creare entro il 2012 un sistema informatizzato per la gestione delle informazioni relative a impianti, macchinari ed attrezzature;
- tracciare con precisione, entro il 2011, gli acquisti della carta, suddividendoli in categorie: carta tradizionale, carta sbiancata senza cloro, carta FSC o riciclata;
- istituire meccanismi di premialità per alcuni prodotti derivanti da filiera corta (a "km 0") entro il 2012;
- dematerializzare l'elenco dei fornitori entro il 2011.

3.4 I trasporti e la logistica

Il parco macchine di Anas comprende:

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

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). La tabella seguente contiene le relative informazioni di dettaglio.

GRI/G3> EN29

Tabella 3.15 - Flotta aziendale*

	2009				Vita Media (anni)
	Gas naturale	Benzina	Diesel	Totale	
Autovetture	0	63	475	538	3-5
Motoscooter	0	14	0	14	7
Mezzi speciali					
Autocarri	0	0	784	784	15
Autofurgoncini	0	352	592	944	5
Autofurgoni	0	0	56	56	7
Automezzi portattrezzi	0	0	6	6	15
Autopromiscui	6	0	759	765	7
Autosoccorso	0	0	59	59	15
Autospazzatrici	0	0	35	35	15
Carrelli elevatori	0	0	38	38	15
Frese frontali	0	0	128	128	25
Pale caricatrici	0	0	157	157	15
Pullman	0	0	2	2	-
Trattori	0	0	207	207	15
Totale	6	429	3.298	3.733	-

* Il parco auto comprende sia gli automezzi di proprietà sia gli automezzi a lungo noleggio.

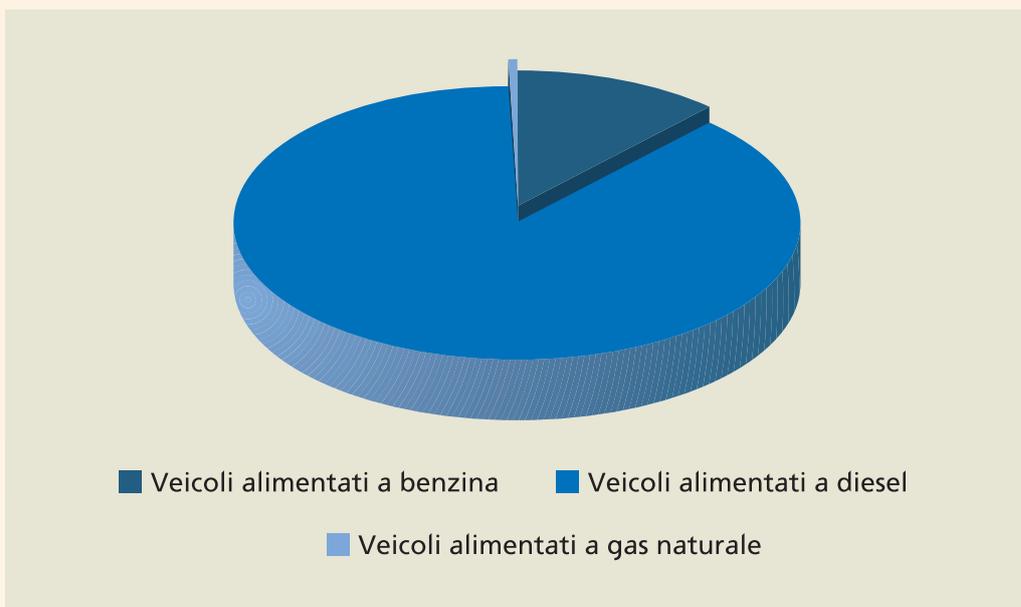


Grafico 3.3 - Flotta aziendale Anas suddivisa per tipologia di combustibile

A seguire si presentano alcuni confronti con gli anni precedenti:

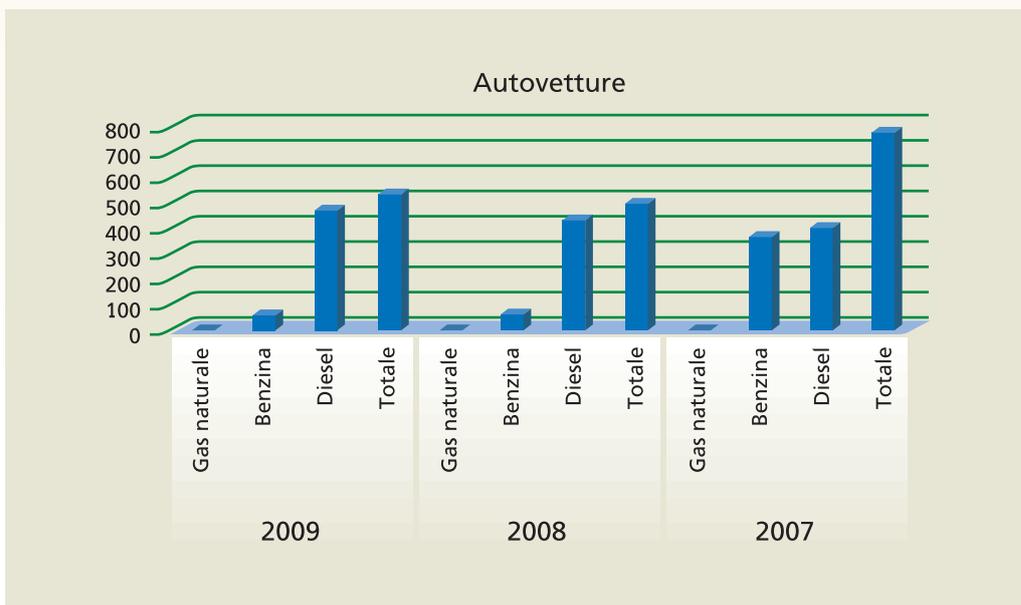


Grafico 3.4 - Statistiche sulla flotta aziendale (autovetture)

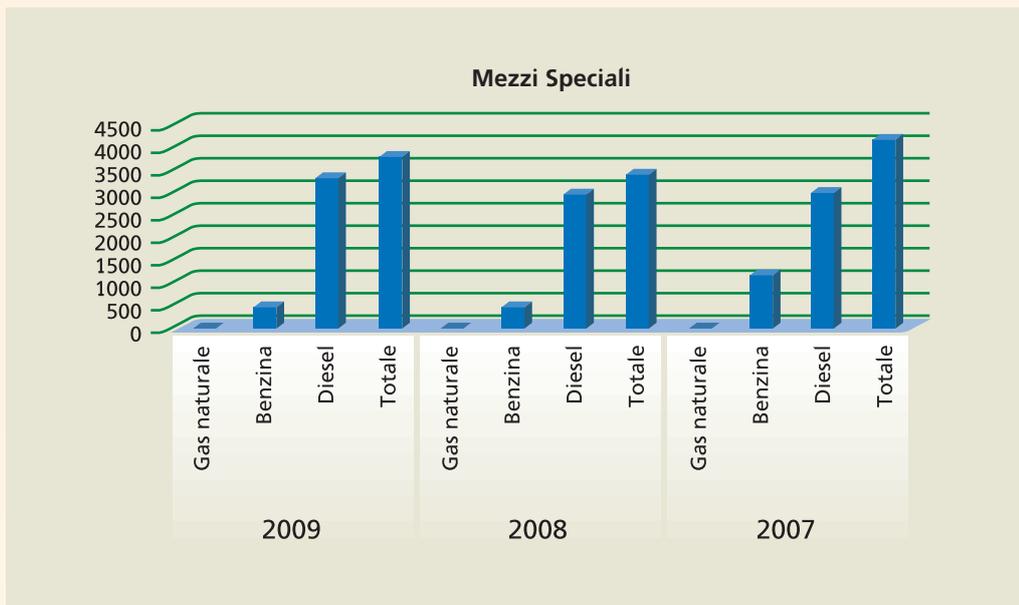


Grafico 3.5 - Statistiche sulla flotta aziendale (mezzi speciali)

A seguire si presentano, invece, gli acquisti di lubrificanti per auto di lavoro e mezzi di servizio.

Tabella 3.16 - Acquisti lubrificanti

Valori in €	2009	2008
Lubrificanti auto di lavoro	3.743	3.938
Lubrificanti mezzi di servizio	186.148	230.794
Totale	189.891	234.732

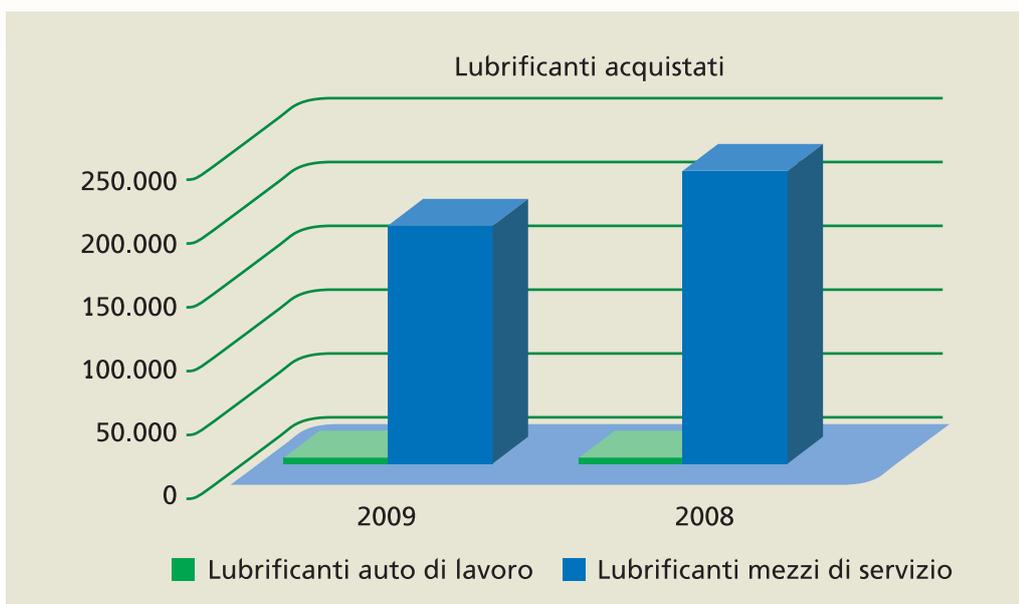


Grafico 3.6 - Lubrificanti acquistati



GRI/G3 > EN16, EN17

3.5 Le emissioni ambientali

3.5.1 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, la crescita della temperatura 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 e degli oceani, in atto dalla fine del XIX secolo ad oggi, è causato da 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 (CO₂), il metano (CH₄), il protossido di azoto (N₂O), i composti alogenati (PFC), gli idrofluorocarburi (HFC) e l'esafluoruro di zolfo (SF₆). 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 sono convenzionalmente misurate in tonnellate di CO₂ 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 di gas serra in atmosfera possono essere classificate, con riferimento ai principali protocolli internazionali per la predisposizione dei relativi inventari (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 energetiche** (di scopo 2), determinate dall'utilizzo dell'energia elettrica e del calore acquistato da terzi;
- **Altre 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 esaustiva e adeguatamente formalizzata delle emissioni climalteranti associate all'attività svolta attraverso un inventario delle emissioni di gas serra che possa costituire un riferimento conoscitivo, a partire dal quale valutare l'efficacia delle attività di contenimento delle emissioni messe in atto.

In via preliminare, la tabella sotto riportata quantifica tali emissioni per l'anno 2009¹¹; in assenza di un inventario formalizzato delle emissioni di gas ad effetto serra, il dato può essere inteso come una buona indicazione dell'ordine di grandezza delle stesse. In particolare:

- **le emissioni dirette** comprendono i consumi di gas naturale, gasolio e GPL per riscaldamento uffici (indicatore GRI EN16);
- **le emissioni indirette energetiche** sono riferite all'energia elettrica consumata negli uffici, per l'illuminazione stradale e per il funzionamento (illuminazione e ventilazione) delle gallerie (indicatore GRI EN16);

¹¹ Sono escluse le emissioni derivanti dal funzionamento del parco veicoli aziendali, in quanto la rendicontazione del combustibile consumato non è ad oggi disponibile.

- **le altre emissioni indirette** (valutate secondo un approccio di LCA - valutazione del ciclo di vita) sono riferite alla carta utilizzata nelle attività d'ufficio ed al conglomerato bituminoso, assunto in via conservativa¹² pari interamente a bitume (indicatore GRI EN17).

Tabella 3.16 - Emissioni di gas ad effetto serra¹³

	2009	2008
	t CO2	t CO2
Emissioni dirette (Scopo 1)	1.285	1.544
Emissioni indirette energetiche (Scopo 2)	149.784	138.875
Altre emissioni indirette (Scopo 3)	2.100	1.576
Totale	153.169	141.995

3.5.2 I rifiuti

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

- **Diretti:** 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 i rifiuti prodotti nell'ambito delle attività di ufficio, le cui principali tipologie sono:
 - toner, cartucce per stampanti laser, cartucce per stampanti a getto d'inchiostro, nastri per stampanti ad impatto esausti ecc.;
 - lampade a fluorescenza (a risparmio energetico);
 - rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche obsolete o RAEE (computer, stampanti, fotocopiatrici, centralini telefonici, video ecc.);
 - filtri provenienti da impianti di condizionamento e fancoil;
 - pile ed accumulatori (batterie alcaline, batterie da cellulari, ecc.);
 - carta e archivi cartacei;
 - residui della pulizia stradale, rottami di ferro e cemento.
- **Indiretti:** produzione di rifiuti determinata dalle attività degli 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, i rifiuti sono prelevati periodicamente da ditte specializzate, che si occupano del loro smaltimento o recupero. In particolare, per quanto riguarda le sedi Anas di Roma, dopo le iniziative di aumento delle tipologie di rifiuti avviati a differenziazione nel corso del 2008 (ad oggi toner per stampa esauriti, cartucce ink jet, RAEE, lampade fluorescenti), nel 2009 è stata avviata la differenziazione della carta presso la Direzione Generale.

¹² Gli standard più rigorosi per la quantificazione delle emissioni di gas serra prevedono che, laddove non siano disponibili informazioni a copertura totale dei dati richiesti, si possa procedere attraverso un approccio "conservativo", che cioè stimi il caso peggiore ipotizzabile (ovvero con le emissioni maggiori). In questo caso, non essendo nota l'esatta composizione e modalità di preparazione del conglomerato bituminoso, è stata effettuata una doppia ipotesi conservativa: utilizzo dell'approccio LCA (che usualmente sovrastima le emissioni, comparato con altri approcci) e composizione del conglomerato pari esclusivamente a bitume (che ha emissioni associate nettamente maggiori rispetto agli aggregati inerti).

¹³ Fattori di emissione considerati: gas naturale 1,957 kg CO2/m3; gasolio 2,697 kg CO2/kg; GPL 1,663 kg CO2/kg; elettricità 0,435 kg CO2/kWh; carta 1,135 kg CO2/kg. I fattori provengono da fonti governative (es. Deliberazione 14/2009 dei Ministeri dello Sviluppo Economico e dell'Ambiente) o da database riconosciuti a livello internazionale (es. SimaPro).



La novità principale attesa per il 2010 è l'adesione al sistema Sistri (si veda box).

CONTROLLO E TRACCIABILITÀ DEI RIFIUTI

Il Decreto Ministeriale 17/12/2009 impone la realizzazione di un sistema integrato per il controllo e la tracciabilità dei rifiuti a partire dall'impresa produttrice, così come identificata dal Decreto Legislativo 152/06.

L'Anas in qualità di produttore di rifiuti pericolosi e non pericolosi con più di 50 dipendenti, rientrando nella fattispecie obbligata al rispetto della predetta normativa, dovrà preliminarmente effettuare l'iscrizione al Sistri (Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti), gestito dal Comando Carabinieri per la Tutela dell'Ambiente, dotandosi dei dispositivi elettronici previsti e di un'organizzazione diffusa sul territorio nazionale.

Un tema rilevante per 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.

3.5.3 L'inquinamento acustico

GRI/G3> EN26

In ottemperanza agli obblighi sanciti dal D.M. 29/11/2000, a dicembre 2008 è stato trasmesso alle Regioni ed ai Comuni interessati il piano stralcio 2009-2011 relativo alle attività di pianificazione degli interventi di contenimento ed abbattimento rumore.

Il piano stralcio ha carattere transitorio, in quanto sarà aggiornato ed integralmente sostituito al completamento del piano definitivo previsto per la fine del 2011, ma consente di avviare le attività di risanamento acustico, nel rispetto di quanto stabilito dal D.M. 29 novembre 2000.

Il piano stralcio è stato elaborato con modalità semplificate, sulla base delle valutazioni effettuate in occasione del primo ciclo di mappatura acustica strategica (D.Lgs. 19 agosto 2005, n° 194), si riferisce agli assi stradali con flussi maggiori di quattro milioni di veicoli/anno e prevede il risanamento di una serie di aree critiche nel triennio 2009-2011.

In conformità con quanto previsto dal D.M. 29 novembre 2000, il piano stralcio include la descrizione della rete analizzata e delle aree critiche individuate, la stima delle abitazioni e della popolazione esposta, l'elenco degli interventi già realizzati (barriere e pavimentazioni antirumore), le informazioni economico-finanziarie relative al periodo temporale 2001-2007 e la programmazione degli interventi preventivati, comprensiva dei punteggi di priorità e delle graduatorie nazionali e regionali.

Il piano stralcio è stato positivamente valutato dal Ministero dell'Ambiente che, dopo la valutazione tecnica dell'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale), lo sottoporrà all'approvazione del Ministro previa condivisione in Conferenza Unificata Stato - Regioni.

Sono state inoltre ultimate le attività di predisposizione del Disciplinare Tecnico e delle Norme Generali per l'individuazione e la progettazione degli interventi di contenimento ed abbattimento delle immissioni sonore, ai sensi del DM 29/11/00 e D.Lgs. 19/08/05, n°194.

Nel corso del 2009 è stata avviata la predisposizione del Disciplinare Tecnico e della documentazione preparatoria dei bandi di gara finalizzati alla presentazione al Consiglio di Amministrazione del Progetto di acquisizione ed elaborazione dei dati occorrenti per l'individuazione e la progettazione degli interventi di contenimento ed abbattimento delle immissioni sonore. È stata prevista una suddivisione delle attività in tre aree geografiche (Nord, Centro e Sud Italia) ed un impegno economico complessivo dell'ordine dei 27 €/milioni. La predisposizione del Progetto sopra menzionato, volto a sistematizzare l'azione di con-

tenimento del rumore stradale come richiesto dalla normativa, è stata portata avanti in parallelo ad una attività operativa svolta dai Compartimenti, che anche nel 2009 hanno effettuato interventi di contenimento delle emissioni acustiche, sia attraverso la realizzazione di distese di pavimentazione drenante/fono assorbente, sia attraverso l'installazione di barriere acustiche. Nel corso del 2009 sono stati investiti oltre 14,3 €/milioni, di cui 8,4 per pavimentazioni fonoassorbenti e 5,9 circa per barriere, con la seguente distribuzione territoriale:

Tabella 3.17 - Distribuzione territoriale

Valori in €

COMPARTIMENTO	2009
ABRUZZO	70.000
BASILICATA	1.445.000
LAZIO	83.000
LIGURIA	49.000
MOLISE	1.188.000
PIEMONTE	75.528
PUGLIA	3.833.171
SARDEGNA	2.219.040
SICILIA	2.372.117
TOSCANA	696.099
UMBRIA	250.000
VALLE D'AOSTA	7.234
VENETO	2.058.269
TOTALE	14.346.458

In aggiunta, tutte le segnalazioni ricevute da Anas attraverso l'ufficio Relazioni con il Pubblico, in relazione a situazioni di disagio o di richiesta esplicita di installazione di interventi di contenimento del rumore, sono state registrate e gestite secondo una procedura sistematica. Ove possibile è stata direttamente attivata un'attività di verifica e misura della effettiva situazione di disagio, attraverso l'azione del Laboratorio Acustica del Centro Sperimentale Stradale di Cesano.

Per tutte le segnalazioni si è comunque provveduto a dare informazione all'utenza dell'avvenuto recepimento della segnalazione ed alla loro archiviazione in un database destinato a diventare indicazione di verifica di ciascun singolo sito, nella fase di sistematica indagine territoriale prevista nei bandi di gara.

3.6 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 Ricerca e Innovazione; di seguito sono illustrate le attività di maggior rilievo svolte nel corso del 2009.

3.6.1 Collaborazioni internazionali: CEDR¹⁴ e FEHRL¹⁵

Nell'ambito delle attività svolte in ambito europeo CEDR (Conferenza dei Direttori delle Amministrazioni Stradali, organizzazione non profit che promuove la cooperazione nel settore stradale in Europa), Anas ha partecipato a 12 Task portati avanti dall'organizzazione internazionale. Di queste, le sette evidenziate nella tabella che segue sono state seguite dall'Unità Ricerca e Innovazione per il carattere innovativo delle tematiche trattate.

Tabella 3.18 - Attività in ambito europeo

Codice Task	Nome Task	Nome Attività
M1	Cost for maintenance and operation	Bexprac
M2	Networks data - Performance Indicators	Perf-Ind
M3	Long term Investment in road infrastructure	Investment
M4	Research	Research
C1	Monitor and support the effort for standards	Standardisation
C2	Monitor the effort for European Directives	Directives
C4	Road Noise	Road Noise
C5	Monitor/Support EU activities on Road Safety	Road Safety
C6	Forgiving and self explaining roads	Road Safety
O2	Traffic Management to reduce congestion	ITS
O3	Incident and Emergency management	ITS
O4	NRA's role in ITS, Easyway, eSafety	ITS

I risultati tecnico/scientifici del lavoro svolto sono pubblicati sul sito web del CEDR alla pagina <http://www.cedr.fr/home/index.php?id=5>.

L'attività svolta in ambito FEHRL (Forum of European Highway Research Laboratories, associazione internazionale con sede a Bruxelles che coordina circa 30 istituti nazionali di ricerca e centri tecnici europei di ricerca sui temi di ingegneria stradale) prevede una stretta collaborazione e scambio di esperienze con i corrispondenti organismi Europei di Ricerca e Sperimentazione Stradale, anche ai fini di collaborazioni internazionali finalizzate alla predisposizione di Progetti di Ricerca oggetto di possibile finanziamento comunitario.

3.6.2 Convenzioni/Accordi Quadro con Università/Enti

Nell'ambito delle attività proprie dell'Unità Ricerca e Innovazione, sono rilevanti i rapporti di collaborazione con il mondo universitario. In particolare, risultano in essere:

- convenzione con l'Università IUAV di Venezia: approfondimenti scientifici e soluzioni progettuali tipologiche per la qualità del progetto di infrastrutture stradali, con riferimento al sistema territoriale e infrastrutturale del Veneto;
- convenzione con l'Università La Sapienza di Roma: collaborazioni per il perseguimento di comuni obiettivi con riferimento a programmi di ricerca finalizzati all'innovazione tecnologica nel settore delle costruzioni stradali;
- convenzione con l'Università Federico II di Napoli: la strada e l'architettura - grandi esempi e permanenze culturali. Atlante delle strade storiche.

È inoltre attivo un protocollo d'intesa con l'Università La Sapienza di Roma per la predisposizione di atti per l'analisi e la valutazione di ponti e viadotti autostradali finalizzata alla misurazione della loro affidabilità.

¹⁴ Conferenza dei Direttori delle Amministrazioni Stradali.

¹⁵ Forum of European Highway Research Laboratories.



3.6.3 Capitolato prestazionale

Nel corso del 2009 è stata concretamente avviata l'applicazione del Nuovo Capitolato prestazionale per la manutenzione delle pavimentazioni stradali, redatto allo scopo di innalzare gli standard qualitativi delle pavimentazioni e promuovere le innovazioni tecnologiche ed un impiego sempre migliore delle risorse disponibili.

Il Capitolato prevede un ampio ventaglio di materiali per la realizzazione di pavimentazioni stradali ad alte prestazioni, con massimo utilizzo possibile di materiali fresati ed altri materiali marginali presenti sul luogo dell'intervento, con riduzione di costi e trasporti, massima salvaguardia dell'ambiente, e tecniche di lavorazione adeguate all'esecuzione su strade in esercizio.

Sono altresì indicati criteri di fabbricazione e posa in opera delle miscele con impiego di materiali artificiali (argilla espansa e scorie di acciaieria) specifici per gli impieghi richiesti.

Alla pavimentazione finita sono assegnati i livelli prestazionali da raggiungere, misurabili con apposite macchine ad alto rendimento, su tutta l'estensione dei lavori e senza perturbazione del traffico, completi di indicazione delle penali corrispondenti in caso di prestazioni non rispondenti.

3.6.4 Sistema di rilievo ad alta velocità delle caratteristiche di portanza

Durante il 2009 è proseguito il programma di ristrutturazione che prevede l'aggiornamento di strumenti e attrezzature disponibili presso il Centro Sperimentale Stradale di Cesano (CSS) per un miglioramento dei processi di certificazione e dei servizi offerti al cliente unitamente all'acquisizione di nuove strumentazioni, per rilievo ad alto rendimento delle pavimentazioni, segnaletica, etc.

In particolare si cita il progetto di studio del nuovo sistema Traffic Speed Deflectometer (TSD), per il monitoraggio estensivo e ad alta velocità della portanza della pavimentazione di tutta la rete gestita dall'Anas, quale strumento di controllo necessario per la redazione di piani di manutenzione della rete nonché per il controllo delle lavorazioni eseguite. Trattasi di un sistema di avanguardia unico, che consente un enorme passo in avanti verso il miglioramento nella gestione della rete.

Nel 2009 si sono concluse le operazioni relative all'acquisto del TSD e sono cominciate le attività di assemblaggio del mezzo.

È stata poi completata e avviata alle attività di rilievo l'apparecchiatura DELPHI per il rilievo ad alto rendimento delle caratteristiche di retroriflessione della segnaletica orizzontale. Sono stati eseguiti nel primo semestre di attività controlli su oltre 6.000 km di rete.

La contrattualizzazione di segnaletica orizzontale con metodologia di controllo di tipo prestazionale impone l'obbligo di dotarsi di strumentazione atte ad effettuare prioritariamente misure del coefficiente di retroriflessione RL con grande estensione e rapidità di esecuzione. In tale ambito è stata anche avviata un'importante attività di collaborazione con altri gestori stradali per la valutazione comparata della strumentazione disponibile. I risultati raggiunti hanno confermato validità e affidabilità delle misure, per l'accertamento dei livelli di qualità assicurati dalla segnaletica orizzontale e aprono ulteriori e importanti scenari di sviluppo.

Al fine poi di ottenere pavimentazioni efficienti e durevoli in linea con il Capitolato Prestazionale e a favore dell'impiego dei materiali esistenti e di quelli marginali per ridurre il consumo di inerti pregiati, si è anche messo a punto un test di fatica semplificato.

L'attività di studio e ricerca che vede coinvolto il CSS contempla anche la partecipazione a gruppi di lavoro, in particolare:

- comitati tecnici AIPCR nel campo di pavimentazioni, calcestruzzi, barriere spartitraffico, barriere rumore;



- gruppi di lavoro UNI per l'analisi e la valutazione di normative e il recepimento di norme europee.

Rispetto all'evoluzione della legislazione, in particolare quella relativa alle norme tecniche, e allo scopo di contribuire al continuo aggiornamento dei tecnici Anas,   stato stipulato un protocollo d'intesa con ATECAP (Associazione Tecnico – Economica del Calcestruzzo Preconfezionato) che ha previsto iniziative congiunte finalizzate alla diffusione ai tecnici progettisti Anas ed agli uffici di Direzione Lavori delle previsioni di cui alle nuove disposizioni di legge attraverso attivit  di formazione ed informazione. In particolare, vengono sviluppate le componenti della progettazione e dell'esecuzione dei lavori che concorrono a garantire la durabilit  delle opere in calcestruzzo armato.

3.6.5 Software di gestione per la manutenzione di opere d'arte e manufatti (SOAWE)

Il software   stato espressamente progettato per la gestione della manutenzione delle opere d'arte e manufatti ricadenti lungo le strade statali e le autostrade gestite da Anas: ponti, viadotti, sovrappassi, sottopassi, tombini, gallerie artificiali e naturali, muri di sostegno, reti e barriere paramassi.

Il Sistema consente una corretta ed efficiente archiviazione dei dati, compreso lo stato di degrado dei manufatti e delle opere d'arte, al fine di una migliore programmazione degli interventi necessari sulla base delle priorit  riscontrate e delle risorse a disposizione.

Il costo complessivo stimato per l'esecuzione dei rilievi sull'intera rete in gestione Anas   pari a 54,7  /milioni. Nello scorso anno sono state esperite le gare per le regioni Veneto, Umbria e Calabria; nel corso del 2009 si   proceduto alla redazione dei progetti per altre 5 unit  (Sicilia, Autostrade Siciliane, Abruzzo, Basilicata e Lombardia), per un importo pari a 17,2  /milioni.

3.6.6 Progetto per l'adeguamento sismico e diagnostico - Verifiche Sismiche Aree Nord, Centro, Sud

In attuazione dell'OPCM n   3274 del 20/03/2003 in materia di classificazione sismica del territorio nazionale e in accordo con la Protezione Civile, Anas proceder  a verifiche sismiche su opere d'arte (ponti e viadotti) ed edifici. Al momento, in base alle disponibilit  finanziarie, si proceder  su 450 opere d'arte e su 19 fabbricati; i costi delle attivit  da svolgere sono finanziati al 50% dalla Protezione Civile e al 50% dall'Anas. Nel corso del primo semestre 2009 sono state esperite le gare per l'affidamento del servizio per un importo di oltre 19  /milioni, cos  suddivise:

- Area Nord (Piemonte, Friuli Venezia Giulia, Toscana e Marche), importo pari a 6,26  /milioni;
- Area Centro (Lazio, Abruzzo, Molise), importo pari a 7,37  /milioni;
- Area Sud (Puglia, Calabria, Basilicata e Sicilia), importo pari a 5,85  /milioni di.

3.6.7 Progettazione e realizzazione di una rete automatizzata di monitoraggio, misurazione dei flussi di traffico e della incidentalit 

Il progetto   volto al monitoraggio del traffico e della incidentalit  sulla rete stradale ANAS tramite la progettazione, la fornitura, la posa in opera, la messa a sistema, l'attivazione, la calibrazione e la manutenzione di una rete di rilevamento dati su strada e di una specifica piattaforma software.

Le informazioni saranno raccolte attraverso diverse tipologie di sensori per il rilevamento del traffico veicolare, integrati in alcuni punti da videocamere di sorveglianza e stazioni meteo. L'implementazione di specifici software consentir  la gestione centralizzata degli impianti

e delle informazioni finalizzate al monitoraggio e valutazione del traffico, permettendo lo studio dei dati e la messa a punto di algoritmi che misurino l'incidentalità potenziale intrinseca dei tratti monitorati. Prodotto finale del progetto sarà la produzione di rapporti sulla frequenza e composizione del traffico stradale nelle diverse tratte monitorate, la valutazione di strategie integrate di controllo del traffico, l'analisi dell'incidentalità virtuale. Il relativo bando di gara è stato pubblicato a fine 2008 per un importo pari a circa 11 €/milioni. Nel corso del 2009 sono state esperite e completate le operazioni di gara per la selezione del soggetto esecutore.





Bilancio di sostenibilità 2009 Capitolo 4



Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti,
cantiere per la costruzione del ponte ad arco sul fiume Nera



Autostrada del Grande Raccordo Anulare di Roma.
Tratto Svincolo Casal del Marmo

4.1 Gli Stakeholder

Le relazioni che Anas intrattiene con i propri stakeholder sono momenti di dialogo costante attraverso il quale costruire uno sviluppo continuo della sostenibilità ambientale e sociale delle attività svolte. Nella consapevolezza che il coinvolgimento degli stakeholder è più efficace quando è strutturato su un processo basato su input dei diversi portatori di interesse ed è tanto sfaccettato quanto lo sono le tematiche affrontate con le comunità di riferimento. Anas intende aprirsi a nuove forme di ascolto e di coinvolgimento degli stakeholder, impegnandosi a dare concreta attuazione alle aspettative degli utenti che possano determinare un miglioramento della rete viaria nazionale. Negli ultimi anni, a seguito della trasformazione in società per azioni, Anas ha modificato profondamente il suo sistema di comunicazione e le modalità di tutela e valorizzazione dell'immagine aziendale presso i suoi stakeholder. Il primo obiettivo dell'azienda è stato quello di affermare, attraverso la Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali, la nuova identità aziendale accompagnando così il passaggio da Ente pubblico economico a società per azioni. La nuova identità mira a identificare Anas come concessionario della rete stradale di interesse nazionale, con il compito della manutenzione, della sicurezza e della vigilanza delle arterie in gestione nonché come principale attore nella costruzione delle nuove strade e nell'ammodernamento della rete viaria esistente. Il modello di comunicazione scelto è stato quello centralizzato che permette da un lato di evidenziare e tutelare l'attività svolta dai Compartimenti regionali e dall'altro di presentare l'azienda come un'unica entità nei confronti del sempre più articolato sistema delle autonomie locali.

GRI/G3> 4.14, 4.15,
4.16, 4.17

In questo capitolo Anas intende rappresentare chi sono i suoi stakeholder e quali sono le azioni intraprese e le voci di ascolto attivate per tipologia di stakeholder.



4.2 I finanziatori

I finanziatori di Anas sono principalmente istituzionali ed individuabili nei seguenti soggetti:

GRI/G3> EC4, SO5

- Ministero dell'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.).



Le fonti di finanziamento attribuite ad Anas possono essere suddivise in base alla loro destinazione in 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 elargite alle società concessionarie.

Il finanziamento degli interventi infrastrutturali avviene principalmente con la legge finanziaria, ma anche con le delibere CIPE (assegnazioni di contributi su interventi di Legge Obiettivo), fondi QCS (ex Quadri Comunitari di Sostegno), Convenzioni con Enti Locali, fondi aree sottoutilizzate (FAS), mutui, leggi speciali ed introiti derivanti dall'applicazione dei commi 1020 e 1021 della legge finanziaria 2007.

I finanziamenti attribuiti con la legge finanziaria sono impegnati secondo il contratto di programma che 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 rappresenta quindi l'atto che regola i rapporti tra l'amministrazione concedente e Anas, in ordine sia agli investimenti per la realizzazione di nuove opere che alla manutenzione ordinaria della rete stradale di interesse nazionale.

Dal 2007 gli interventi sulle tratte autostradali in concessione sono finanziati anche 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";
- 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 attribuite ad Anas nel 2009.

Finanziaria 2009

La Legge Finanziaria 2009, per effetto delle riduzioni apportate dal D.L. n. 112/2008, ha autorizzato per l'anno 2009 un contributo in conto impianti pari a €/milioni 1.205, ridotto di oltre il 20% rispetto all'importo previsto per il 2009 nella Legge Finanziaria 2008 (€/milioni 1.560).

L'importo di €/milioni 1.205 è stato successivamente ridotto a €/milioni 1.204, per effetto dell'art. 4 del D.L. n. 180 del 10 novembre 2008.

Sulla base delle risorse disponibili e dello stato di avanzamento delle procedure relative alle

autorizzazioni tecnico-amministrative dei singoli interventi, è stato individuato un Piano degli Investimenti articolato in due distinti elenchi dei quali il primo (Tabella 1 del Contratto di Programma¹⁶) comprende gli interventi d'attivare nel 2009 ed il secondo (Tabella 2 del Contratto di Programma) comprende un ulteriore elenco di progetti da attivare, previa autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e comunicazione al CIPE, qualora uno o più degli interventi di cui alla Tabella 1 risultassero non cantierabili nel corso dell'anno. Nell'individuazione delle opere da realizzare, particolare attenzione è stata rivolta ai progetti di manutenzione straordinaria finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali interessate.

Inoltre, a seguito del sisma del 6 aprile 2009 che ha interessato la Regione Abruzzo e di quanto previsto dall'art. 4 del decreto legge n. 39 del 28 aprile 2009, Anas ha provveduto ad includere nel piano degli investimenti alcuni interventi urgenti di riparazione e di adeguamento delle infrastrutture viarie statali interessate dal citato sisma per un importo complessivo di circa €/milioni 200. Pertanto, le risorse impegnate secondo il Contratto di Programma 2009, insieme ad altre fonti già disponibili pari a €/milioni 330, consentono di attivare un volume di investimenti pari a €/milioni 1.474 (esposto in tabella 4.1), di cui €/milioni 862 per nuove opere, €/milioni 569 per manutenzioni straordinarie e altri interventi e €/milioni 43 per contributi da assegnare ad Enti Locali per la realizzazione di opere cofinanziate.

Tabella 4.1 - Investimenti 2009

importi in €/milioni

Elenco interventi Allegato A - tabella 1 del Contratto di Programma 2009	Risorse Anas	Altri finanziatori	Totale Progetto
<i>Interventi appaltabilità 2009</i>	469	211	680
<i>Interventi in attesa di legge obiettivo momentaneamente finanziati con fondi ordinari</i>	63	-	63
<i>Interventi completamente finanziati con altri fondi</i>	-	119	119
Totale Nuove Opere	532	330	862
Oneri gestione banca dati infrastrutture stradali	1		1
Contributi	42		42
Manutenzione straordinaria e altri interventi	569		569
Totale Investimenti	1.144	330	1.474
Rimborso rate di ammortamento rate di mutuo contratto di programma 2003-2005	60		
Investimenti 2009	1.144		
Totale stanziamenti Contributi in Conto Impianti Finanziaria 2009	1.204		

¹⁶ Il contratto di programma 2009 è stato siglato in data 30 giugno 2009 a seguito del parere favorevole espresso dal CIPE nella seduta del 26 giugno 2009. Il contratto è stato poi approvato in data 13 luglio 2009 con decreto interministeriale n. 568, registrato presso la Corte dei Conti il 13 agosto 2009.

Le altre forme di finanziamento sono di seguito esposte:

Tabella 4.2 - Altri Finanziamenti

importi in €/milioni

Altri finanziamenti	Importo
Contributi EE.LL.	51
Fondi Rescissione Anas	9
Accordo Italia - Francia	170
Q.C.S.	3
P.O.R. CALABRIA 2007-2013	44
Legge 350/03	53
Totale altri finanziamenti	330

La finanziaria 2009 ha altresì stabilito un corrispettivo di servizio pari a €/milioni 269 (IVA compresa) per lo svolgimento dei servizi previsti nell'allegato B del contratto di programma 2009, per effetto dell'art. 60, comma 10, del menzionato D.L. n. 112/2008, tale corrispettivo per il 2009 ha subito una riduzione di circa il 32% rispetto al valore dello scorso anno (€/milioni 397).

I finanziamenti previsti dalla legge finanziaria 2009 sono pertanto pari a complessivi €/milioni 1.473, ripartiti nella seguente maniera:

Tabella 4.3 - Finanziaria 2009

importi in €/milioni

Finanziaria 2009	a	b	c
	Importo iniziale	Importo vincolato art. 1 commi 758 e 759 L. 296/06	Importo residuo non vincolato disponibile
Contributo in conto impianti	1.204	450	754
Corrispettivo 2009*	269	5	264
TOTALE finanziamenti 2009	1.473	455	1.018

Legenda:

- a Importo originariamente previsto dall'art.1 della legge finanziaria 2009
- b Importo subordinato ai vincoli previsti dai commi 758 e 759 dell'art. 1 legge finanziaria 2009
- c Differenziale (a - b), importo residuo non vincolato
- * Importo comprensivo di IVA 20%

Si segnala che parte dei finanziamenti previsti dalla finanziaria 2009, 450 €/milioni (contributo in conto impianti) e 5 €/milioni (corrispettivo di servizio) sono subordinati all'accertamento dell'effettiva disponibilità dei fondi TFR, di cui all'art. 1, commi 758 e 759, della Legge Finanziaria 2007.

Nel 2009, con D.P.C.M. del 30 luglio 2009, sono state svincolate e rese disponibili le somme del contributo in conto impianti e del corrispettivo di servizio subordinate all'accertamento dei fondi TFR a valere sullo stanziamento dell'anno 2008 rispettivamente pari a €/milioni 450 (contributo in conto impianti) e €/milioni 26 (corrispettivo di servizio).

Ulteriori finanziamenti

Nel 2009 Anas ha percepito ai sensi del comma 1020 della finanziaria 2007 €/milioni 47, destinati prioritariamente alle attività di vigilanza e di controllo sulle società concessionarie e subordinatamente alla copertura dei contributi da corrispondere alle stesse società concessionarie, nonché alle altre attività di Anas.

Inoltre, ai sensi del comma 1021 della finanziaria 2007, Anas ha ricevuto €/milioni 174 a



titolo di sovrapprezzo sulle tariffe di pedaggio delle autostrade affidate in concessione, trattasi di un corrispettivo forfettario per le prestazioni destinate 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.

Si segnala infine che nel 2009, a seguito della pubblicazione delle delibere Cipe, sono state trasmesse richieste di emissione dei Decreti Interministeriali, autorizzativi all'utilizzo di cassa dei contributi ai sensi della Circolare MEF/RGS n 15/2007 per un volume d'investimenti pari a €/milioni 285.

4.3 I clienti

Compito primario istituzionale dell'ANAS è quello di garantire la sicurezza della circolazione e la tutela del patrimonio della rete stradale di interesse nazionale.

GRI/G3> 2.7

In materia di utilizzo delle strade vige il principio che, quando si tratta di impiego ordinario (libera circolazione di pedoni, veicoli e animali), l'uso è libero a tutti e non è subordinato al rilascio di alcun atto amministrativo.

Non è così per tutti gli altri usi consentiti ma diversi dall'uso ordinario (esempio: percorrere la strada con un veicolo di sagoma e/o massa superiore a quanto prevede il codice della strada per la generalità dei veicoli; installare a lato della strada un cartello pubblicitario; ecc.), per i quali occorre un preliminare provvedimento dell'ente proprietario della strada.

4.3.1 Gli utenti

Nella convinzione che lo sviluppo socioeconomico del Paese sia strettamente legato alla crescita ed all'efficienza del sistema infrastrutturale, Anas con la sua presenza territoriale è al servizio di quanti utilizzano la rete stradale ed autostradale nazionale. Con molteplici attività ordinarie e straordinarie, l'azienda provvede ad assicurare una puntuale e tempestiva manutenzione ordinaria e straordinaria sulle strade e delle autostrade in gestione diretta. I servizi offerti in maniera ordinaria e continuativa da Anas sulla propria rete offre all'utenza sono i seguenti:

- servizi di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete viaria;
- interventi di ripristino della viabilità stradale e autostradale;
- servizi di sviluppo e potenziamento della rete, progettazione ed esecuzione dei lavori di adeguamento dell'esistente e delle realizzazioni di nuove tratte.

L'azienda comunica in modo trasparente i principi cardine che segue nell'erogazione dei servizi, attraverso la pubblicazione della Carta dei Servizi emanata con decreto n. 4768 del 28 dicembre 2004 del Ministro delle Infrastrutture. L'obiettivo della Carta, disciplinata dalla direttiva Ciampi del 1994 e dalle direttive comunitarie, è quello di descrivere oltre alle tipologie di servizi resi, anche i corrispondenti standard e indicatori della qualità.



PRINCIPI FONDAMENTALI NELL'EROGAZIONE DEI SERVIZI:

Conformemente a quanto indicato nella Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 gennaio 94, Anas, nell'erogazione dei servizi all'utente, 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 la 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 delle informazioni: Anas presta una particolare attenzione alle comunicazioni indirizzate all'utenza semplificando, quanto più possibile, le informazioni da diffondere ed assicurando l'accessibilità delle 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 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.

4.3.2 I trasporti eccezionali

Il principale obiettivo che Anas intende perseguire relativamente alla gestione dei trasporti eccezionali è rappresentato dall'attenuazione dell'impatto su strada del flusso di circolazione correlata, oltre che dalla necessità di garantire che il trasporto avvenga in condizioni di sicurezza, con la ulteriore finalità della sempre maggiore semplificazione e trasparenza delle procedure di rilascio delle autorizzazioni.

Sul sito web istituzionale (www.stradeanas.it) è dedicata un'intera sezione alla descrizione dei servizi riguardanti i trasporti eccezionali.

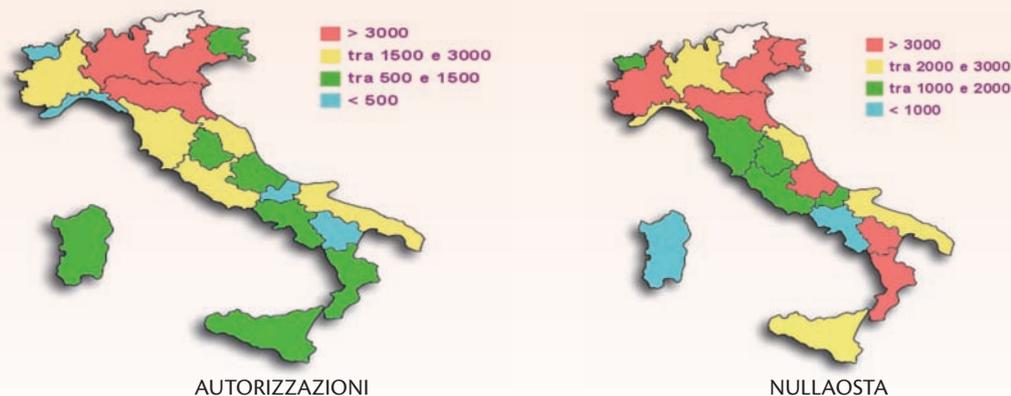
Dal 2009 Anas gestisce telematicamente le istanze autorizzative attraverso l'applicazione WEB-TE, che consente alle ditte di Trasporti Eccezionali l'invio elettronico di richieste d'autorizzazione. Inoltre, nel 2009 è stato intrapreso lo studio progettuale di ulteriori funzionalità tese a razionalizzare l'interlocuzione e a velocizzare le procedure, quali, a titolo esemplificativo, l'help desk e l'uso della firma digitale. Tali funzionalità verranno introdotte tra la fine dell'anno 2010 e nel corso 2011. Inoltre, allo scopo di unificare i servizi offerti, è stato avviato uno studio di fattibilità per la realizzazione nel 2010 di un'innovativa modalità di rapporto con gli operatori di settore: lo sportello unico.

Nella seguente figura si espone il numero complessivo dei trasporti eccezionali gestiti da ciascun compartimento nei primi due quadrimestri del 2009 (Fonte ANAS Web TE):

Si configura un trasporto eccezionale in presenza di sporgenze, dimensioni e/o masse eccedenti i limiti normali definiti dal Codice della Strada e conseguente necessità di una specifica autorizzazione, nella quale vengono prescritte le modalità di effettuazione dei viaggi. È peraltro importante, dal punto di vista ambientale e sociale, sottolineare che non sempre l'autorizzazione può pianificare ogni singolo viaggio (ci sono infatti autorizzazioni che la legge stessa configura come una sorta di "abbonamento", annuale o biennale, alla rete viaria).

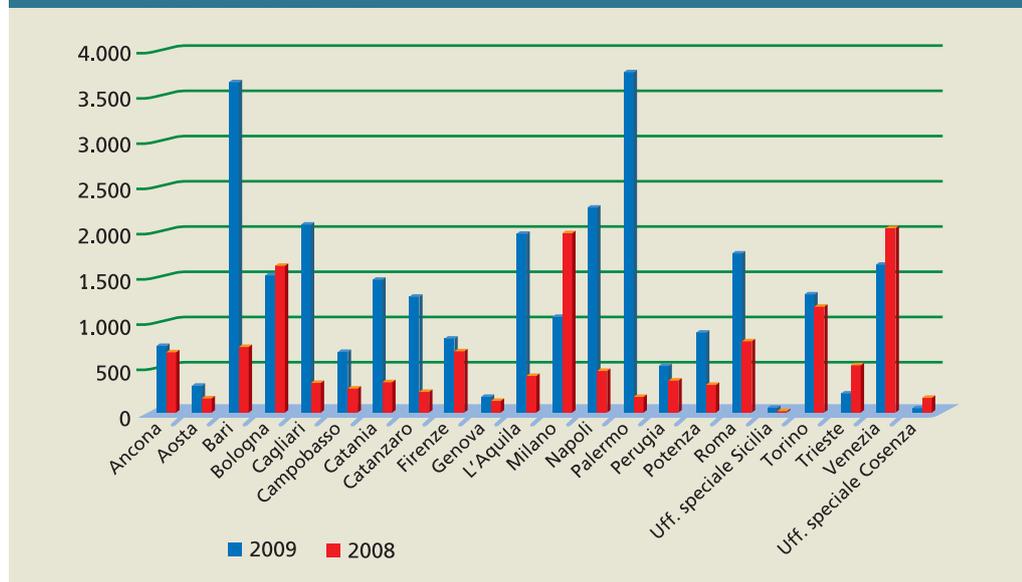


Le seguenti figure mostrano invece il numero di autorizzazioni e di nullaosta gestiti da ciascun compartimento nei primi due quadrimestri del 2009 (Fonte ANAS Web TE):



Nel grafico 4.1 si riporta la distribuzione per compartimento dei clienti per il servizio dei trasporti eccezionali per gli anni 2008 e 2009. Si evidenzia, inoltre, che per quanto riguarda la Sicilia sono presenti 3 unità territoriali: Catania, Palermo e Sicilia.

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





4.3.3 Le licenze e concessioni

Le licenze e le concessioni 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, per edificazioni a distanza inferiore a metri 25 dal confine di proprietà autostradale, nei limiti di quanto previsto al riguardo dalle 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, 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), 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 da quello cui il bene demaniale è destinato.

4.3.4 Gli impianti pubblicitari

Per quanto attiene alla pubblicità, la collocazione, le dimensioni e le caratteristiche di cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse sono soggette ad autorizzazione da parte dell'ente gestore della strada, nel rispetto di quanto previsto dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di attuazione ed esecuzione del Codice della Strada (DPR. 495/92), nei centri abitati la competenza di tali aspetti è dei comuni, salvo il preventivo nulla osta tecnico dell'ente proprietario se la strada è statale, regionale o provinciale.

Analogamente a quanto descritto per il settore dei trasporti eccezionali, al fine di migliorare e facilitare la comunicazione con i clienti, Anas si è posta l'obiettivo, per il prossimo esercizio, di introdurre un sistema di web-pubblicità.

Sia per quanto riguarda le licenze e le concessioni, sia per quanto riguarda la pubblicità, l'attività Anas nel corso del 2009 si è incentrata nel dare efficacia e continuità alle azioni di contrasto al fenomeno dell'abusivismo (uso del "bene" stradale in assenza di provvedimento autorizzativo o concessorio) con il proseguimento del piano di verifica e censimento avviato nel 2008 che ha visto completarsi le attività relativamente al Compartimento di Aosta. Sono stati altresì elaborati studi per una riformulazione della struttura organizzativa, centrale e periferica, nonché sono state valutate ipotesi di rivisitazione delle formule poste alla base per la determinazione di tutti i canoni concessori (vale a dire i canoni dovuti annualmente dal titolare del provvedimento autorizzativo o concessorio).

4.3.5 Il servizio gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare

Anas S.p.A. gestisce circa 6.500 unità immobiliari in via di accatastamento, corrispondenti a circa 2.500 fabbricati, prevalentemente insistenti su aree adiacenti alla rete stradale.

Obiettivo primario degli ultimi anni è stato lo svolgimento di una serie di attività volte alla qualificazione ed utilizzazione del patrimonio, ed in particolare:

- predisposizione di un database (Software BENIMM già in uso ed in via di costante perfezionamento), monitoraggio costante dei dati contenuti nel database e aggiornamenti anche catastali;
- ricognizione dello stato degli immobili nel contesto commerciale in cui sono inseriti, per valutarne le reali potenzialità di sviluppo, sempre e comunque congruente con i compiti istituzionali Anas;
- elaborazione di un Regolamento generale di assegnazione e concessione degli immobili (è già però operativo il “Regolamento recante i criteri e le modalità di assegnazione degli alloggi di servizio al personale”), con una sezione speciale dedicata alla procedura di rilascio a terzi delle autorizzazioni per la concessione in uso, a titolo oneroso, salvo casi particolari, di terreni e di autorizzazioni per l'utilizzo temporaneo di porzioni di immobili da rilasciare ad enti istituzionali o ad enti con attività a servizio sociale (Protezione Civile, Vigili del Fuoco, Comuni etc.);
- per quanto riguarda la categoria dei fabbricati, studio ed elaborazione di progetti per la realizzazione di punti di sosta e di ristoro in prossimità delle case cantoniere;
- per quanto riguarda la categoria dei terreni, studio di fattibilità ed elaborazione di progetti per eventuali aree di parcheggio attrezzate per automobilisti e autotrasportatori.

4.3.6 La soddisfazione del cliente

Al fine di migliorare la qualità del servizio reso all'utente finale, Anas effettua interventi tesi a migliorare, potenziare ed ammodernare la rete stradale, i *driver* di questi interventi fondamentalmente sono la sicurezza sulle strade, l'assistenza all'utente, l'accessibilità e la fluidità dell'infrastruttura. Anas effettua dei monitoraggi, diretti e indiretti, sia sulla gestione che sulla realizzazione della rete stradale. I monitoraggi diretti si sostanziano nelle visite ispettive per analizzare l'andamento delle attività degli uffici periferici e per verificare, con sopralluoghi nei cantieri, le opere stradali qualora emergano particolari problematiche nella fase realizzativa, mentre i monitoraggi indiretti, consentono di individuare in tempo reale le criticità sui lavori in corso di esecuzione e vengono effettuati attraverso il Sistema Informativo Lavori (SIL).

GRI/G3> PR3, PR5

Le principali attività di monitoraggio della qualità dei servizi sono a) le analisi di customer satisfaction, b) l'impiego dell'ufficio relazioni con il pubblico e il numero unico “Pronto Anas” 841.148, c) le procedure di assistenza sulla rete.

a. La customer satisfaction

Anas cerca di individuare le esigenze e le aspettative dei clienti/utilizzatori delle strade, traducendo le aspettative legittime dei cittadini in elementi positivi sui quali intervenire, soddisfacendo la domanda e il fabbisogno di mobilità dei cittadini e del mercato e fornendo la dovuta assistenza *on demand* all'utenza attraverso l'Uffici Relazioni con il Pubblico.

La rete stradale e autostradale in gestione diretta Anas

Anas sottopone agli utilizzatori della strada, con cadenza annuale e trimestrale, questionari, compilati in forma anonima che forniscono parametri chiari e comprensibili sui quali basarsi per la valutazione delle politiche e dei sistemi di gestione adottati. I risultati emersi

dall'analisi dei dati sono riportati nella tabella 4.4 ed evidenziano un leggero miglioramento del livello di soddisfazione degli utenti.

Tabella 4.4 - Risultati delle indagini di Customer Satisfaction

CUSTOMER SATISFACTION	Valori Positivi	Valori Negativi
		2009
Quanto è soddisfatto del servizio offerto dagli Uffici Relazioni con il Pubblico in generale	83%	17%
		2008
	72%	28%

La rete autostradale

La soddisfazione dell'utente della rete autostradale è misurata da Anas attraverso l'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali (IVCA) che effettua verifiche specifiche sui livelli di qualità del servizio erogato dalle concessionarie mediante visite ispettive, calcolo e controllo di specifici indici qualitativi.

Il Ministero delle Infrastrutture ha emanato un'apposita "Direttiva per l'adozione della Carta dei Servizi Autostradali" diretta all'utente. L'IVCA ha predisposto specifiche istruzioni operative rivolte a tutte le società concessionarie per mettere a punto un processo omogeneo di revisione e di armonizzazione delle carte dei servizi autostradali, prevedendo l'introduzione di nuovi standard di qualità ed innovativi strumenti di comunicazione con l'utenza.

Il principale indicatore di qualità misurato del servizio autostradale è 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 considerati due specifici indicatori:

- Ipav - indicatore dello stato strutturale delle pavimentazioni;
- Is - indicatore di sicurezza o di incidentalità.

L'indicatore di qualità Q è la media ponderata dei due indicatori Ipav e Is:

$$Q = 0,6 \text{ Ipav} + 0,4 \text{ Is.}$$

Tale indicatore può oscillare tra 0 e 100, dove 100 rappresenta il valore più elevato.

Nella tabella 4.5 si riporta il valore dell'indicatore Q per gli anni 2009 e 2008 per società concessionaria.



Tabella 4.5 - Indicatore Q

Concessionaria	2009	2008
Autostrade per l'Italia	84,44	83,82
ATIVA S.p.A.	84,27	84,68
Autoviee Venete	83,75	83,1
Autostrada del Brennero S.p.A.	89,25	94,73
Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova S.p.A.	84,32	83,38
Autocamionale della Cisa S.p.A.	80,09	80,37
Consorzio per le Autostrade Siciliane A 18 (*)	62,46	62,84
Consorzio per le Autostrade Siciliane A 20 (*)	55,62	59,96
Autostrade Centro Padane S.p.A.	87,77	88,13
Autostrada dei Fiori S.p.A.	87,23	85,87
RAV S.p.A.	84,73	78,12
SALT S.p.A.	85,46	85,34
Autostrade Meridionali S.p.A.	78,02	74,39
SAT S.p.A.	88,87	86,28
SATAP S.p.A. - Tronco A21	86,36	87
SAV S.p.A.	85,42	85,69
Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.	78,12	73,88
SITAF S.p.A.	81,4	81,68
Tangenziale di Napoli S.p.A.	79,03	77,84
SATAP S.p.A. - Tronco A4	86,2	87,84
Autostrada Torino – Savona S.p.A.	80,45	81,98
Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.	79,8	77,04
Strada dei Parchi S.p.A.	80,39	81,93
ASTI – CUNEO (**)	N.C.	N.C.

Fonte: IVCA

Note:

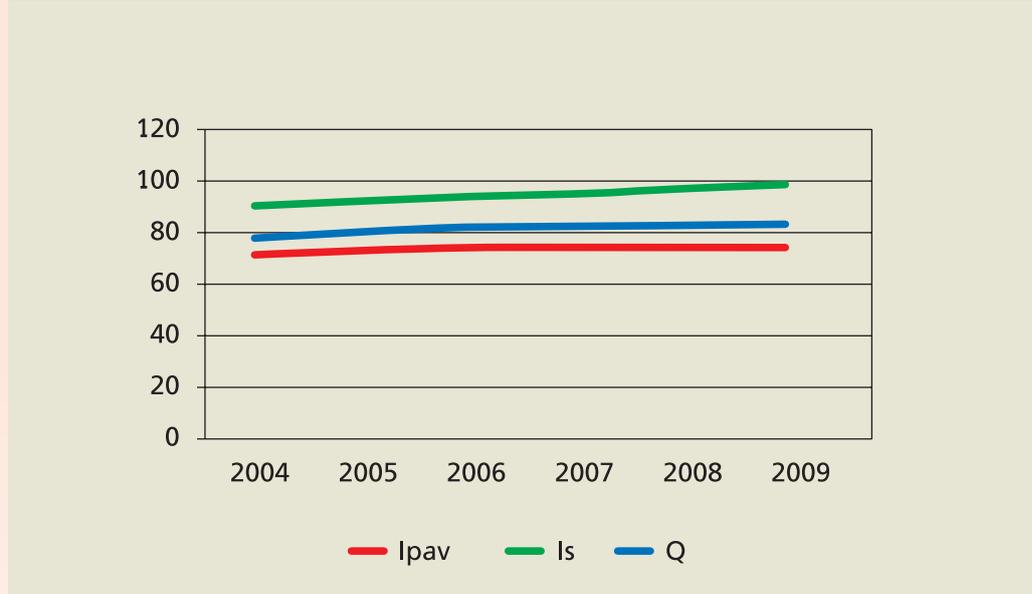
* Per la concessionaria i valori indicati non sono calcolati, ma derivanti da prescrizioni convenzionali

** I valori non sono calcolabili essendo la concessione attiva solo dal marzo 2008

Per una corretta lettura della tabella si segnala che:

- (i) per i trafori non è prevista l'elaborazione dell'indicatore Q,
- (ii) per la concessionaria SITAF S.p.A. l'indicatore è stato elaborato esclusivamente per la A32 Torino – Bardonecchia;
- (iii) per concessionaria Società di Progetto Autostrada Asti-Cuneo S.p.A il valore di Q sarà calcolabile - secondo le modalità convenzionali vigenti - quando saranno disponibili i dati relativi al primo quinquennio di esercizio;
- (iv) per le Concessioni Autostradali Venete S.p.A. (CAV), non è previsto l'indicatore Q nell'atto convenzionale vigente.

Nel grafico 4.2 si riportano i valori degli indicatori I_{pav} , I_s e Q rappresentativi dell'intera rete autostradale in concessione per gli anni 2004-2009:

Grafico 4.2 - Gli indicatori di qualità per l'intera rete autostradale


La tabella mostra come gli ultimi anni siano stati caratterizzati da una progressiva crescita del livello di qualità della rete autostradale.

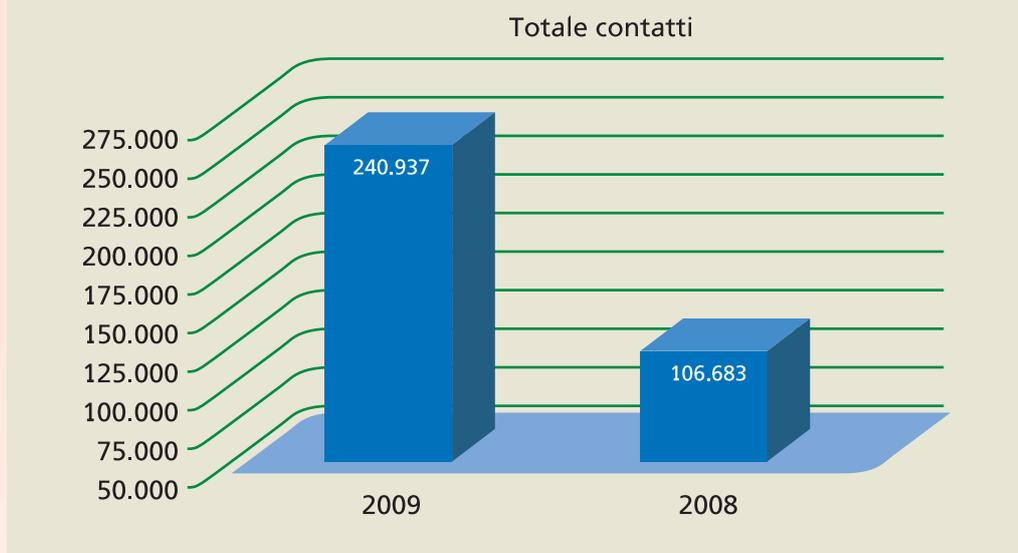
b. L'ufficio relazioni con il pubblico e il numero unico "Pronto Anas 841.148"

Anas, in qualità di amministrazione pubblica, effettua l'attività di informazione e di comunicazione all'utenza in base alla legge 150/2000. Il 21 novembre 2006 l'Anas, su iniziativa della Direzione Centrale Relazioni Esterne ed Affari Istituzionali, ha istituito il servizio "Pronto Anas" numero unico 841.148, con l'obiettivo di centralizzare a livello nazionale tutte le richieste degli utenti e trasferirle, in base alle competenze, agli Uffici Relazioni con il Pubblico (URP) Compartimenti o a quello della Direzione Generale. L'Ufficio Relazioni con il Pubblico effettua trimestralmente ed annualmente indagini quantitative atte a verificare il lavoro svolto dal Contact Center esterno e quello svolto presso le sedi URP territoriali e a valutare i miglioramenti da apportare. Con gli stessi intenti vengono effettuate anche, con cadenza trimestrale ed annuale, indagini qualitative di Customer Satisfacton per valutare il grado di soddisfazione dell'utenza. Il sito istituzionale Anas prevede un portale dedicato all'URP che consente agli utenti di:

- avere accesso on-line alle risposte dei quesiti più frequenti (FAQ);
- reperire modulistica varia come ad esempio i moduli per la presentazione di reclami e segnalazioni, le domande di accesso ex lege 241/1990 ("trasparenza") ecc;
- consultare lo stradario interattivo e vettoriale denominato Web Map Server "Quo Vadis" che permette di identificare le strade gestite dall'Anas e di pianificare percorsi di viaggio ottimizzando tempi di percorrenza e distanze;
- conoscere i dati del servizio offerto dagli URP (contatti gestiti e soddisfazione dei clienti);
- venire a conoscenza delle nozioni basilari sul nuovo processo di comunicazione che avviene tramite la posta elettronica certificata.

Nel grafico 4.3 si rappresentano il numero totale di contatti intervenuti nei confronti dell'URP negli anni 2008 e 2009.

Grafico 4.3 - Totale contatti



Il grafico riporta un incremento significativo del numero dei contatti intercorsi nel 2009 rispetto al 2008 (+126%), indice di un netto miglioramento degli strumenti di comunicazione adottati dall'URP.

Nella tabella 4.6 si riportano, invece, i dati riguardanti il totale dei contatti intrattenuti dall'ufficio relazioni con il pubblico, servizio "Pronto Anas" 841.148, e le percentuali di richieste evase:

Tabella 4.6 - Totale contatti con l'Ufficio Relazioni con il Pubblico

Contatti Ufficio Relazioni con il Pubblico	2009	2008
Totale contatti U.R.P.	240.937	106.683
% pratiche evase	99%	99%

I contatti con l'utenza sono gestiti attraverso un sistema di Customer Relationship Management che permette ad Anas per il tramite del sistema informativo "Contact Pro" di segmentare ed analizzare i dati e le informazioni dei clienti, organizzandoli in database strutturati.

c. Il servizio di assistenza all'utenza

Il servizio di soccorso meccanico, attivato direttamente dall'utente in difficoltà attraverso la chiamata al numero verde o utilizzando le colonnine S.O.S. poste sul ciglio delle strade, o tramite la Sala Operativa Compartmentale, o tramite la Polizia Stradale, assicura 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, corrispondente alla prima uscita nel senso di marcia, dei veicoli che hanno bisogno di riparazioni non eseguibili su strada.



Il servizio infomobilit  garantisce, grazie al coordinamento delle Sale Operative Compartimentali ed ai rapporti con gli organi di Polizia Stradale, la piena "fruibilit " della rete stradale. In particolare, espleta le proprie funzioni attraverso le seguenti attivit  principali:

- presidio della Sala Operativa Nazionale, coordinamento delle attivit  delle Sale Operative Compartimentali, organizzazione dei flussi e dell'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 attivit  di sorveglianza e di gestione delle emergenze.

d. L'informazione all'utenza e ai media gestita dalla Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali

Anas, per poter sviluppare maggiormente il dialogo con l'utenza e la potenziale clientela nonch  per consolidare e valorizzare l'immagine di modernizzazione della Societ , attraverso la Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali, ha deciso di investire su strumenti innovativi di comunicazione (internet in primis) senza tralasciare gli strumenti tradizionali.

Il sito web aziendale www.stradeanas.it   divenuto interattivo e adeguato alla Legge Stanca. Il sito rappresenta non solo una preziosa vetrina di tutte le attivit  svolte dalla Societ  ma anche uno strumento indispensabile di dialogo con l'utenza e con i potenziali clienti. Dal 2008 il sito   stato completamente rivoluzionato sia graficamente che nei contenuti, raggiungendo una media di oltre 50 mila contatti al giorno, per un complessivo di oltre 20 milioni di contatti nel corso degli ultimi 18 mesi. La rivisitazione del sito ha interessato non solo la grafica, ma vi   stata anche una profonda revisione dei contenuti e l'adesione a quanto disposto dalle vigenti norme in materia di usabilit  e accessibilit  dei siti istituzionali. Il lavoro svolto dalla societ    stato riconosciuto anche dal Centro Nazionale per l'Informatica nella Pubblica Amministrazione (CNIPA) che ha attivato il logo di accessibilit  per il sito.

A partire dal luglio 2009, il sito www.stradeanas.it si   arricchito di un nuovo servizio gratuito: VAI (Viabilit  Anas Integrata). Si tratta di un servizio di "infomobilit " innovativo, gratuito per tutti gli utenti, che mette insieme pi  fonti in un'unica interfaccia web:

- i messaggi di traffico gestiti dalle sale operative dell'Anas;
- le informazioni che giungono attraverso il CCISS;
- le informazioni del sistema satellitare di rilevazione del traffico Octotelematics relative alle principali arterie italiane;
- le immagini delle telecamere disseminate sulla rete stradale e autostradale.

Nel 2009 questo servizio   stato consultato da oltre 2 milioni di utenti, facendo registrare un accesso costante durante tutto l'arco della settimana, con punte di contatto in agosto in particolare nei giorni a bollino rosso.

Il software, sviluppato *in house*, si avvale della tecnologia offerta da Google e permette all'utente di selezionare il tipo di ricerca che si vuole effettuare: regionale, stradale, mirata (inserimento nome strada sulla base di della denominazione e del numero, anche parziale), ricerca di una telecamera. Ogni tipo di scelta consente di erogare l'informazione gestibile singolarmente. Nel 2009 il servizio   diventato accessibile anche da piattaforma mobile, all'indirizzo www.stradeanas.it/mobile, con VAI Mobile   quindi possibile anche in auto, fermandosi alle aree di sosta nel caso si sia alla guida, controllare sul cellulare la viabilit  in tempo reale.

Entrambi gli strumenti sono affiancati da un servizio di rilevazione meteorologica, con l'aggiornamento della situazione atmosferica ogni tre minuti. Il servizio   in grado di raggiungere, non solo i grandi centri urbani, ma anche i piccoli centri permettendo all'utente di

consultare le previsioni fino ad una settimana di distanza, con elaborazione della previsione per fasce orarie nel corso della giornata.

Un'altra importante novità per il 2009 è stato il lancio di www.lestradedellinformazione.it, testata giornalistica registrata, che nasce con l'obiettivo di attestarsi come organo di informazione per il settore stradale e autostradale, posizionandosi tra gli operatori, il mondo accademico, istituzionale e i media come un "forum strategico" di riflessione e analisi sul tema infrastrutturale diventando così un punto di riferimento per il settore non solo sotto gli aspetti tecnico-scientifici ma anche su quelli culturali.

A differenza del sito internet, www.stradeanas.it, che fornisce notizie di servizio, il giornale "Strade dell'informazione" punta ad essere non solo il centro principale per la diffusione delle informazioni su Anas e sulle sue attività, ma anche il mezzo per la diffusione di notizie, statistiche e ricerche del settore infrastrutturale anche attraverso la collaborazione con enti, istituzioni, istituti di ricerca, fondazioni, organi dell'informazioni e prestigiose università.

Nel dettaglio, il giornale viene confezionato da una redazione composta, tra gli altri, da ben 7 giornalisti professionisti e si presenta al lettore con una "home page", in cui sono riportate in primo piano le più importanti notizie di attualità ed interviste a prestigiosi opinion leader. Temi più specifici sono trattati invece nelle diverse rubriche: Strade dell'Economia, Strade della Tecnica, Strade della Cultura, Strade della Comunicazione, le Nuove Strade e i Protagonisti delle Strade. Il giornale on-line prevede inoltre gallerie fotografiche, video e un calendario degli appuntamenti dove sono riportati sia gli avvenimenti del settore sia le sedute parlamentari di interesse del comparto. Il giornale accoglie inoltre una rassegna stampa, consultabile gratuitamente, dedicata alle infrastrutture e un flusso continuo e costante di lanci di agenzia.

Accanto agli strumenti di comunicazioni legati alle nuove tecnologie, Anas ha continuato ad utilizzare i canali tradizionali (stampa e radio in primis) per poter comunicare con l'utente. L'attività di comunicazione via radio viene effettuata prevalentemente in sinergia con il CCISS Viaggiare informati. Accanto al tradizionale servizio di "Ondaverde", che prevede numerosi lanci giornalieri sulle emittenti radiofoniche pubbliche, Anas, a partire da dicembre 2009, in collaborazione con Aci, ha avviato un nuovo progetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che prevede la redazione e la diffusione tramite il CCISS Viaggiare informati di notiziari regionali sulla viabilità. L'iniziativa, coordinata dalla Direzione della Centrale Operativa del CCISS, dalla Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali Anas e dall'Aci, prevede bollettini per macro-aree regionali trasmessi ogni mezz'ora o ogni ora, a seconda dei picchi di traffico. I notiziari audio sono circa tremila al mese, vengono trasmessi sia il giorno che la notte, sono diffusi dal Ministero attraverso il call center gratuito del CCISS, al numero 1518, oltre che sul sito istituzionale www.cciss.it.

Con questo nuovo progetto, il personale Anas in servizio presso il CCISS, di concerto con il personale Aci, redige quotidianamente i notiziari, provvede alla produzione degli stessi e alla post produzione audio. Il prodotto realizzato è quindi una sorta di "Ondaverde" su base macroregionale e con una maggiore diffusione e capillarità di notizie rispetto ai notiziari nazionali, mettendo a fuoco con più dettagli eventi e informazioni che, per necessità di sintesi i notiziari nazionali non riescono a trasmettere. Nel mese di dicembre 2009 sono state evase oltre 56 mila chiamate con picchi nelle giornate di esodo festivo.

L'attività di comunicazione effettuata attraverso il Servizio Stampa e Comunicazione Media e attraverso la stampa quotidiana consta di 1.016 comunicati complessivi realizzati (in pratica quasi 3 comunicati al giorno di media). I comunicati sono stati indirizzati selettivamente agli organi di stampa nazionali e a quelli di rilievo regionale con una particolare attenzione per queste ultime testate.

La comunicazione investe un ampio spettro di argomenti:

- i lavori del Consiglio di Amministrazione;
- le attività di internazionalizzazione dell'Azienda;



- i risultati di gestione aziendale;
- lo stato di attuazione dei progetti e degli interventi di realizzazione di nuove opere o di manutenzione programmati a livello nazionale e regionale;
- gli accordi e le convenzioni con gli Enti regionali e locali;
- i protocolli di legalità;
- la pubblicazione dei bandi per nuove opere e le aggiudicazioni delle gare;
- le aperture al traffico;
- le misure relative alla limitazione della circolazione sulla rete Anas;
- i bollettini regionali sulla viabilità, divulgati insieme all'agenzia Ansa.

L'attenzione particolare per le testate a carattere regionale è dovuta non solo alla conformazione territoriale della struttura aziendale, organizzata in Compartimenti e Sezioni ma anche a una particolare attenzione che la Società presta alle statistiche relative alla diffusione della stampa. Le ultime statistiche Audipress relative all'anno 2009, infatti evidenziano come la diffusione mensile delle cinque maggiori testate nazionali (Corriere della Sera, La Repubblica, La Stampa, Il Sole 24 Ore e Il Giornale) è inferiore rispetto alle testate regionali.

e. L'informazione istituzionale

La Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali è responsabile del supporto ai Vertici aziendali nella rappresentanza e nel mantenimento della continuità dei rapporti presso le istituzioni, dell'analisi delle evoluzioni normative, della predisposizione di proposte di legge a livello europeo e nazionale coerentemente con la missione e le finalità aziendali.

Il Servizio ha seguito e predisposto specifiche informative sull'andamento dei relativi lavori parlamentari, curando la redazione di documentazione finalizzata ad evidenziare le parti di specifico interesse per Anas, nonché quelle indirettamente suscettibili di riflessi per l'attività dell'Azienda. In tal modo, il servizio ha proceduralizzato un sistema di comunicazione tempestivo ed efficace, volto a illustrare in tempo reale non solo lo stato dell'iter parlamentare dei provvedimenti, ma anche gli interventi significativi, i punti di interesse e/o di criticità.

Gli esiti di tale attività di monitoraggio, *screening* e informazione sono state oggetto di *report* presentati con cadenza mensile, nei quali sono stati così riassunte le attività di Governo e Parlamento. I vari *report* sono corredati da *dossier* di approfondimento su singoli argomenti, in cui vengono riportati fattori di interesse generale e sottolineati aspetti di specifico interesse per Anas. Tali *dossier* realizzati nel 2009 dal Servizio Rapporti istituzionali sono stati 16.

In particolare, il Servizio Rapporti istituzionali ha seguito direttamente e costantemente i lavori parlamentari relativi al Ddl A.S. 1720 e abbinati, recante "Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale", che contiene 45 articoli recanti modifiche al Codice della Strada (Dlgs. 285/92).

Nel corso del 2009, il Servizio ha inoltre seguito direttamente le 4 audizioni del Presidente dinnanzi le competenti Commissioni parlamentari, ed anche 23 audizioni di altre Autorità su argomenti di interesse aziendale; ha monitorato costantemente gli atti del Governo presentati per il parere parlamentare; ed ha puntualmente e dettagliatamente analizzato, inviando informative e *dossier*, le norme di decreto-legge e di disegno di legge di iniziativa parlamentare e governativa. Particolare attenzione è stata rivolta ai provvedimenti di carattere finanziario.

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

Nel 2009 sono continuati gli interventi di miglioramento delle modalità di lavoro dei Sistemi Informativi alla luce anche del nuovo modello organizzativo dei Sistemi Informativi, introdotto a settembre 2009, volto a supportare un innalzamento del livello di servizio fornito all'Azienda. Le novità più rilevanti introdotte sono state l'istituzione dell'Unità Integrazione Sistemi, responsabile della congruenza e dell'integrità logica di tutte le applicazioni aziendali (gestionali e tecniche), e la ridefinizione del Servizio Tecnologie, anche attraverso una specializzazione delle responsabilità e delle competenze (Progettazione e Installazione Impianti e Sistemi, Esercizio e Manutenzione Impianti Sistemi) e la creazione di un Reparto che si occupa specificamente della Sicurezza ICT.

Il nuovo modello organizzativo è stato definito tenendo conto anche delle linee guida ITIL, uno standard internazionale per l'organizzazione dei Sistemi Informativi, che si concentra sulla qualità dei servizi e ha un approccio fortemente orientato al Cliente interno. Assicurare la gestione organica e strutturata di tutte le attività di progettazione, sviluppo, evoluzione e manutenzione dei sistemi informativi e delle tecnologie informatiche, elettroniche e per le telecomunicazioni a supporto dei processi gestionali e delle attività caratteristiche di Anas per la costruzione e l'esercizio della rete stradale, è parte integrante della missione istituzionale della Vice Direzione Sistemi Informativi e Impianti. Per la realizzazione di questo compito la Vice Direzione Sistemi Informativi e Impianti predisporrà un Piano Pluriennale di sviluppo ed integrazione dei sistemi informativi e delle tecnologie elettroniche. All'interno del Piano Pluriennale verranno recepite e programmate tutte le esigenze espresse dalle varie strutture aziendali, in termini di nuove implementazioni o manutenzione evolutiva, riguardanti i sistemi informativi, impianti tecnologici (relativi a sale operative nazionale e compartimentali, a sistemi di supporto dell'esercizio e manutenzione della rete stradale, a sistemi intelligenti di trasporto, ecc.) ed infrastrutture tecnologiche (Reti Trasmissione dati, Server, Strumenti di gestione dati, Infrastrutture di Backup e Disaster recovery, ecc.).

All'interno di tale Piano Pluriennale verrà collocato il Sistema RMS – Road Management System integrato con le altre iniziative relative agli impianti tecnologici.

Siti Web

Nel 2009 è stato rivisitato ed ampliato il sistema di qualificazione degli avvocati che, da aprile 2009, consente a questi professionisti ed agli studi legali di registrarsi direttamente tramite il sito Anas e di inoltrare le richieste d'iscrizione all'albo. E' stata sviluppata anche la gestione del back-office con il flusso di validazione delle richieste in base alla documentazione inviata sia on-line che tramite posta. E' stato rivisitato ed ampliato il sistema di pubblicazione sul sito dei bandi, degli esiti di gara e della documentazione relativa, sviluppando ulteriormente il sistema di back-office e workflow per la validazione delle richieste provenienti dal Sistema Informativo Lavori o inserite direttamente per le altre tipologie di gare. E' stato inoltre completato il progetto informatico per la pubblicazione e la gestione di un giornale telematico che è stato attivato a novembre 2009 con la testata "Le strade dell'informazione" diretto e redatto dalla Direzione Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali.

Sito DR

E' stato completato il progetto per la messa in opera del Disaster Recovery aziendale (di seguito DR). Il sito di DR è stato allestito presso il Compartimento di Roma dopo l'avvio in pre - esercizio operativo (3 agosto 2009), il rilascio in produzione è stato effettuato, come da programma iniziale, in data 30 settembre 2009.

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 "catasto strade" 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).

Dopo una consistente attività di aggiornamento conclusa nel 2008, sono state svolte attività di manutenzione, sia correttiva che evolutiva, dei tre moduli di cui il sistema si compone: l'applicazione alfanumerica Alice (sviluppo di funzionalità di storicizzazione delle modifiche dei dati di Catasto e di gestione degli allegati tecnici/multimediali), la barra degli strumenti Alice Gis (ottimizzazione delle procedure di rappresentazione dei dati) e l'applicazione cartografica SICAST (porting nella nuova versione della piattaforma ArcGis Server).

Nel 2009 è stata realizzata MA.G.I.A. (MAppe Geologiche Interattive Anas), un'applicazione web - based di pubblicazione della cartografia geologica raster in scala 1:100.000 organizzata e mosaicata in un continuum territoriale. Alla cartografia geologica è stato, inoltre, sovrapposto il livello informativo del Grafo Stradale Anas che rende possibile effettuare ricerche, posizionamenti ed interrogazioni non solo per numero/nome foglio e per limiti amministrativi ma anche per strada e progressivo chilometrico.

Progetto EAM - Enterprise Asset Management

L'*Enterprise Asset Management* ha lo scopo di supportare le esigenze della Direzione Centrale Esercizio relative alla gestione della manutenzione. Attraverso l'utilizzo del sistema EAM fase 0, i Compartimenti hanno completato la raccolta e l'inserimento degli "oggetti" della manutenzione e sono stati censiti per ogni singolo km della rete (circa 21.000) 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 temporalità (frequenza) ai dati elementari raccolti ha permesso inoltre la valorizzazione del fabbisogno manutentivo per il 2010, presentata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in forma preliminare.

Progetto PDM- Project Document Management

Il PDM – Project Document Management è un sistema informativo che ha lo scopo di gestire tutta la documentazione dei progetti e lavori Anas: dalla progettazione, alla gara, all'"As-built" (documenti tecnici, di gara, di processo ed amministrativi). Il sistema è stato progettato con la collaborazione della Direzione Centrale Progettazione, l'Unità Gare e Contratti, il Servizio Qualità, i Compartimenti di Firenze, Milano e Roma. Nel secondo semestre 2009 il sistema è stato completato e formalmente collaudato dagli Utenti di Riferimento ed è stato rilasciato in esercizio nei tempi previsti, il 14 settembre 2009, successivamente al rilascio in esercizio è partita la prima commessa della Direzione Centrale Progettazione, attualmente in corso, e sono stati caricati massivamente a sistema alcuni progetti progressi.

Le prescrizioni contrattuali relative al PDM, presentate al Consiglio di Amministrazione, verranno inserite in tutti i Capitolati delle gare di Progettazione e Lavori, al fine di imporre contrattualmente a tutti gli Appaltatori/Progettisti/ Contraenti Generali l'utilizzo del sistema PDM principalmente per effettuare la consegna della documentazione oggetto delle prestazioni (Elaborati progettuali, documenti di Direzione Lavori, ecc.).

Per quanto riguarda il "Servizio di Plottaggio e Consegna", che avrà il compito di stampare i file contenuti sul sistema e distribuirli all'interno di Anas, nel mese di settembre 2009 è stata pubblicato il Bando di gara e successivamente è stata effettuata la prequalifica, nei primi mesi del 2010 è previsto il ricevimento delle offerte da parte dei concorrenti prequalificati.

Nel 2009 è anche partito un nuovo progetto di evoluzione del sistema PDM, denominato "Gestione Documentale per Gare e Contratti", il cui obiettivo è realizzare uno strumento per tracciare i processi di gara, di stipula dei contratti e degli atti aggiuntivi, consentendo il monitoraggio in tempo reale dello status delle attività dei processi di gara e la condivisione di tutta la documentazione prodotta.

Sistema CEANT – Banca Dati Certificazioni Antimafia

Il CEANT, ossia la Banca Dati Certificazioni Antimafia, è il sistema informativo a supporto del processo di prevenzione ed individuazione dei fenomeni di infiltrazione mafiosa nell'attività di esecuzione delle opere appaltate. Il sistema costituisce un archivio elettronico unico, sicuro e condiviso delle informazioni più rilevanti sulle aziende ai fini del rilevamento di possibili infiltrazioni mafiose, che rende facile e veloce a tutti gli utenti interni la ricerca e l'accesso alle informazioni. Nel secondo semestre del 2009 il sistema è stato collaudato dagli Utenti di Riferimento, il rilascio in esercizio è previsto entro i primi mesi del 2010.

Green IT

È stato completato il passaggio di tutte le applicazioni da server dedicati a server condivisi, facendo ricorso a tecniche di virtualizzazione. Ciò ha permesso ad Anas di passare nell'anno 2009 da 36 server fisici a soli 5 senza perdita di prestazioni. Questa attività permetterà inoltre un consistente risparmio energetico (dovuto sia al minor numero di postazioni accese, sia al minor raffreddamento necessario) ed una ottimizzazione degli spazi fisici necessari (si passa da 4 armadi a un solo armadio).

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..

Portale Acquisti

Il Portale Acquisti è la piattaforma internet che Anas utilizza per gli appalti di beni e servizi. L'impiego di sistemi di e - procurement nel settore pubblico è ad oggi ampiamente consolidato e trova riscontro nella normativa vigente in materia di appalti: il "Codice Unico degli Appalti" (Decreto Legislativo del 12 aprile 2006 numero 163 e s.m.i.), affida, infatti, alle nuove tecnologie un ruolo fondamentale nel supporto dei nuovi istituti sviluppati dalle Direttive e delle tradizionali procedure di scelta del contraente.

Oltre alle opportunità offerte dal contesto normativo, l'adozione da parte di Anas di un sistema telematico di acquisto nasce dall'esigenza di garantire la gestione efficiente ed integrata dell'intero processo di approvvigionamento, nel rispetto dei requisiti di riservatezza, autenticità, concorrenzialità, integrità e disponibilità nello scambio dei dati.



Il Portale Acquisti è stato implementato per migliorare l'efficienza dei processi ed apportare benefici anche ai fornitori.

L'utilizzo delle soluzioni di approvvigionamento on line infatti assicura ai fornitori vantaggi concreti fra i quali:

- trasparenza e pari opportunità di aggiudicazione: tutti i fornitori invitati alla gara telematica dispongono delle medesime informazioni e condividono le stesse regole di gara;
- riduzione dei tempi necessari per la preparazione ed invio delle offerte: interfacce di utilizzo intuitivo guidano il processo automatizzandone l'operatività;
- incremento di efficienza ed efficacia nell'interazione con l'acquirente: grazie all'automazione e standardizzazione dei protocolli di comunicazione che snelliscono i processi;
- rispetto dei requisiti di riservatezza, autenticità, concorrenzialità ed integrità nello scambio dei dati, anche mediante l'utilizzo della firma digitale;
- garanzia di un ambiente di negoziazione sicuro e affidabile;
- decremento dei costi diretti ed indiretti: carta, stampa, fotocopiatura, invio documenti (tramite posta o altre modalità di recapito), conservazione (spazi fisici e personale) e ricerca (prevalentemente costi di personale).

4.4 I fornitori

I rapporti con i fornitori sono intrattenuti dall'Unità Acquisti di Anas che si occupa sostanzialmente di assicurare la gestione delle fasi negoziali ed il controllo delle forniture nonché dell'ottimizzazione dei costi di acquisto dei beni e servizi (per gli acquisti sottosoglia) ed un adeguato livello di servizio (qualità della forniture, tempi di consegna, ecc.), attraverso la definizione di politiche e piani, la qualifica dei fornitori, d'intesa con i clienti interni e nel rispetto della normativa vigente in materia.

GRI/G3 > HR1

Anas opera con i propri stakeholder sulla base di principi di trasparenza, correttezza e rotazione ed impone ai fornitori l'adesione ai principi contenuti nel codice etico, come requisito necessario per il perfezionamento del contratto.

Nel 2009 il valore distribuito ai fornitori per i costi intermedi di produzione è stato pari a €/migliaia 629.478, tale livello di attività, insieme al numero di fornitori con i quali si intrattengono rapporti, evidenziano come Anas contribuisca allo sviluppo economico del Paese e al mantenimento dei livelli occupazionali nazionali.

La tabella 4.7 riepiloga le tipologie di acquisto effettuate nel 2009 confrontandole con quelle del 2008:

Tabella 4.7 - Suddivisione dei fornitori per tipologia di fornitura

valori in €

Tipologia di fornitura	2008			2009		
	Numero fornitori in anagrafe	Numero degli ordini dell'esercizio	Importo degli ordini dell'esercizio	Numero fornitori in anagrafe	Numero degli ordini dell'esercizio	Importo degli ordini dell'esercizio
Abbonamenti	66	208	319.494	75	222	115.912
Accessori per ufficio	100	211	477.701	117	260	686.999
Apparati di telefonia	23	28	28.467	30	40	113.397
Assistenza (informatica e telefonica)	154	386	5.235.314	155	376	7.933.409
Attrezzatura (specifica e varia)	39	54	917.972	34	40	2.171.258
Autotrasporti	1	3	79.312	3	6	1.590.272
Barriere	6	7	50.572	7	8	34.449
Carburanti e lubrificanti	35	97	234.732	29	99	189.891
Cancelleria	142	710	550.082	98	667	768.456
Cesano	27	47	112.285	25	40	88.628
Cloruro di sodio	10	93	2.416.243	14	108	2.595.439
Combustibile per riscaldamento	26	49	174.550	16	60	164.480
Conglomerato bituminoso	34	59	432.872	29	55	545.788
Contratti	558	1.436	25.264.802	618	1.474	31.311.701
Costruzioni leggere	1	2	20.094	9	13	663.133
Fabbricati (civili e industriali)	51	58	2.059.014	72	92	4.459.991
Formazione	110	273	905.080	92	262	1.055.569
Immobilizzazioni immateriali in corso	5	8	6.943.614	6	8	4.513.674
Immobili propri	137	252	878.114	109	206	1.009.666
Immobili di terzi	239	433	1.857.988	239	559	3.136.570
Impianti (generici e specifici)	52	85	1.090.432	70	90	1.287.981
Macchine per ufficio	69	142	3.160.666	83	159	2.539.729
Manutenzione macchinari	504	2.289	2.386.310	448	2.134	3.009.341
Materiale (antinfortunistico, di consumo, inform., tecn.)	395	1.098	1.671.956	891	3.214	1.857.912
Spese adattamento e migliorie su immobili di terzi	98	138	4.517.400	132	182	5.642.107
Mobili e arredi	72	192	671.344	91	230	953.735
Noleggio (informatica e macchinari)	79	771	6.394.973	86	675	5.673.548
Prestazioni di sicurezza	65	122	757.901	81	159	759.578
Pubblicazioni	9	30	3.710.554	3	16	3.199.111
Ricambi (auto di servizio e mezzi di lavoro)	155	523	489.188	150	527	556.488
Riparazione macchinari	29	319	386.340	28	78	466.397
Cartelli segnaletici	45	61	486.901	53	72	281.071
Segnali di sicurezza	16	26	37.934	25	39	54.191
Servizi (di sede e per manutenzione ordinaria)	133	229	547.106	141	243	565.281
Software	45	66	3.647.799	52	71	3.425.880
Spese generali	39	60	7.985	52	74	28.570
Telefonia (fissa e mobile)	16	23	12.432	17	25	8.016
Vernici	10	12	3.507	14	22	2.079
Massa vestiario	21	54	99.170	27	65	133.821
Ricerca e sviluppo (inclusa RSFIAT)	-	-	-	2	2	79.107
Totale	3.616	10.654	79.038.200	4.223	12.672	93.672.625

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

Come si evince dalla tabella, non solo è aumentato, tra il 2008 e il 2009, il numero assoluto di fornitori, passato da 3.616 a 4.223, ma si è anche registrato un notevole incremento del volume degli ordini con una spesa totale che si è incrementata di €/milioni 14.634.



4.4.1 La selezione dei fornitori

GRI/G3 > EC6

Anas, per un'attenta ed imparziale selezione dei fornitori, opera mediante procedure di gara disciplinate dalle normative comunitarie di settore e dal codice dei contratti pubblici.

L'aggiudicazione delle gare avviene dunque a seguito del positivo espletamento delle verifiche richieste dalla normativa vigente. Nel 2009 tutti i principali fornitori e appaltatori (289 gare) sono stati sottoposti a verifiche in materia di diritti umani.

A seconda delle fasce di spesa sono definite procedure differenti:

Al di sotto dei 193.000 € Anas ha un proprio regolamento interno che prevede differenti modalità di affidamento a seconda del valore economico dell'approvvigionamento. Per acquisti di importo inferiore a 5.000 €, il ricorso ad un unico offerente attraverso un affidamento diretto, per acquisti di importo compreso tra 5.000 e 20.000 € la consultazione di almeno due operatori economici e l'affidamento avviene a seguito dell'espletamento di un'indagine di mercato con successivo espletamento di una gara informale, per acquisti di importo superiore a 20.000 € ed inferiori a 193.000 € sono consultati con gara informale in modalità telematica almeno cinque operatori economici. Per questo ultimo tipo di acquisti il numero di operatori economici invitati a presentare offerta viene individuato nel rispetto del regolamento interno e dei principi di rotazione, di trasparenza e di parità di trattamento, prescindendo dunque da criteri di preferenza correlati alla loro localizzazione geografica o ad altri elementi discriminanti o di favore.



Figura 4.1: Il Portale degli Acquisti Anas

Anas ha creato un database per l'identificazione e la qualificazione dei propri fornitori e attraverso il "portale acquisti" offre un percorso differenziato per tipologia di soggetto richiedente l'acquisto (acquisti centralizzati o coordinati o periferici).

La qualificazione del fornitore ha validità annuale e viene utilizzata per la selezione, secondo il principio della rotazione, delle imprese invitate alle gare informali.

Per le gare sopra soglia, ossia al di sopra dei 193.000 €, si applicano procedure di evidenza pubblica (aperte o ristrette).

Per quanto riguarda i metodi di aggiudicazione delle gare Anas fa riferimento, come previsto dagli articoli 82 e 83 del D. lgs 163/2006 s.m.i. a:

- l'offerta economicamente più vantaggiosa;
- il prezzo più basso.

Ai sensi dell'art. 85 del citato Decreto, non è esclusa la possibilità di effettuare procedure di gara in modalità telematica (asta elettronica).

Come visto in precedenza tutte le acquisizioni avvengono mediante procedure di gara espletate in ottemperanza al regolamento (sotto soglia) e al codice dei contratti pubblici (sopra soglia). Unica eccezione è rappresentata per quei casi in cui esistano diritti di privativa industriale o laddove esistano servizi altamente professionali, preventivamente valutati dall'organismo interno "Unità Verifica Incarichi".

Nei procedimenti di gara vige il principio dell'autocertificazione da parte dei fornitori pena l'esclusione dalla gara stessa. Anas si impegna a verificare le autocertificazioni che accertano la regolarità dell'azienda fornitrice in relazione agli obblighi previdenziali, assistenziali, di sicurezza e di condizioni di lavoro, rispetto sia alla legislazione vigente sia 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".

Si evidenzia che la certificazione di qualità rientra fra i documenti propedeutici all'iscrizione negli Elenchi fornitori. Ad oggi, i fornitori qualificati sono oltre 350.

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

Anas ha avviato una serie di attività volte alla dematerializzazione delle attività di gara. Per quanto riguarda le acquisizioni sotto soglia (al di sotto di 193.000 €) già dal 2005 è utilizzata la modalità di gara telematica, divenuta sistematica durante il 2009. A partire dal 2008 è stata, inoltre, avviata una sperimentazione paperless sviluppata sulle linee guida tracciate dal Codice dell'Amministrazione Digitale (D. Lgs 7 marzo 2005, n.82) e s.m.i., 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 notevole riduzione dei tempi.

Valutate positivamente le prime esperienze, sfruttando le funzionalità del Portale Acquisti, è stata avviata anche 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). Nel 2009, sono state implementate 25 gare sotto soglia in modalità paperless: sulla base di un modello di valorizzazione utilizzato da Consip (si veda "Strategie e procurement" anno 7 n.4 - luglio 2009), che sintetizza in 25 €/anno il costo di un documento di 3 pagine prodotto nelle PA (stime CNIPA che considerano spesa per carta, trasmissione, logistica, personale impiegato e conservazione), una buona stima complessiva dei risparmi di processo ottenuti è pari a quasi €/migliaia 14. In particolare:

- 25 gare paperless
- 4 partecipanti a gara (media)
- 4 plichi a gara (media)
- 50 fogli A4 per plico



- 100 plichi totali
- 5000 fogli A4
- 0,005 Chilogrammi peso foglio A4
- 25 Chilogrammi di carta complessivamente risparmiata
- 1/3 della carta sarebbe stata mediamente prodotta dall'Unità Acquisti

5000 fogli A4 X 1/3 /3 fogli A4= 555,556 documenti X 25 €/anno = 13.889 €

Infine, per quanto riguarda il contenzioso con i fornitori, il tasso d'incidenza dei reclami (calcolato come numeri reclami/numero di forniture) è stato nel 2009 pari al 13%. Questa percentuale è stata calcolata sui 2 ricorsi (DGACQ 13/08 e DGACQ 14/08) relativi alle 15 gare sopra soglia aggiudicate nel corso dell'esercizio.

Si segnala una costante attività dell'Unità Acquisti volta 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. In tale contesto di prevenzione del contenzioso, rilevante appare l'assistenza assicurata ai soggetti interessati in sede di accesso agli atti del procedimento di gara.

4.4.2 La programmazione degli acquisti

Fra le principali attività svolte dall'Unità Acquisti rientra la programmazione delle acquisizioni, che, formulata in coerenza con le previsioni del budget aziendale, consente di fissare strategie e strumenti negoziali volti alla razionalizzazione ed ottimizzazione degli approvvigionamenti, individuando le acquisizioni di beni e servizi da effettuarsi a livello centrale, quelle da effettuarsi mediante il coordinamento delle attività tra centro e periferia e quelle, infine, da demandare alla competenza delle singole strutture periferiche. Ad esempio, il Programma 2009 e 2010 ha compreso, tra i principali oggetti di attuazione, la definizione delle strategie negoziali più opportune per l'assolvimento delle esigenze della Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento Territorio, caratterizzate da elementi di natura logistica che richiedono il coinvolgimento di fornitori locali. Al riguardo, compatibilmente con la normativa di riferimento, nei prossimi esercizi saranno implementate gare con l'attribuzione di premialità per l'acquisto di prodotti/servizi "a km zero".

4.4.3 L'analisi territoriale delle spese

Attraverso l'analisi territoriale dei fornitori si presenta anche un'idea della diffusione territoriale dei compartimenti. Ogni compartimento, infatti, una volta individuato un bisogno, agisce in piena autonomia attivando le opportune procedure di acquisto.

La tabella 4.8 riporta il valore degli ordini di acquisto 2009 e 2008 per ciascun compartimento:

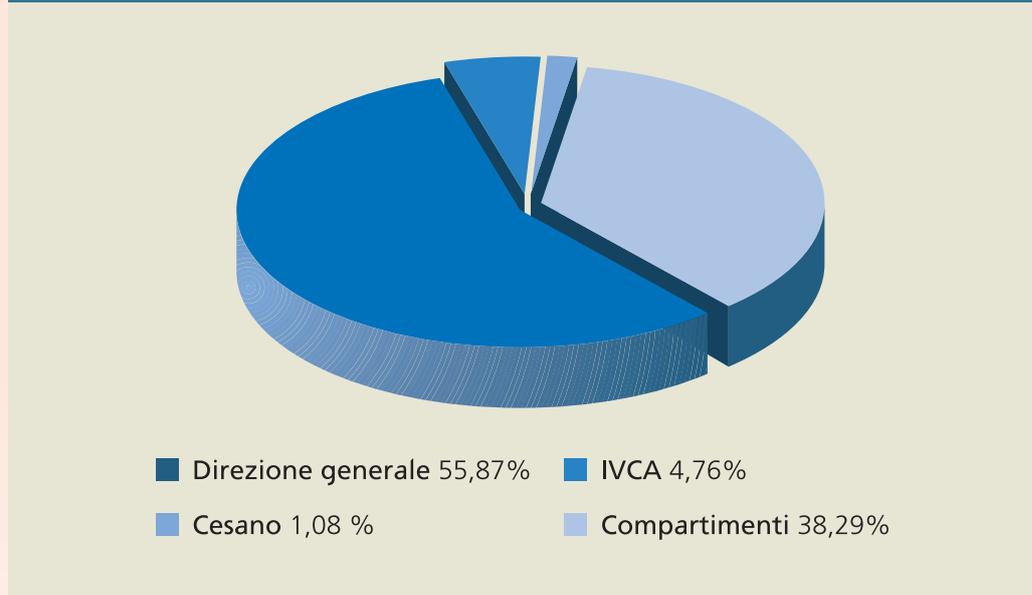
Tabella 4.8 - Valore degli ordini di acquisto suddivisi per compartimento

Suddivisione territoriale	2009	2008	Diff.	Diff %
ANCONA	657.111	681.564	-24.453	-4%
AOSTA	1.031.499	690.833	340.666	49%
BARI	1.091.213	1.150.959	-59.746	-5%
BOLOGNA	2.530.953	1.641.194	889.759	54%
CAGLIARI	1.950.516	1.718.740	231.776	13%
CAMPOBASSO	1.365.513	1.519.894	-154.381	-10%
CATANZARO	2.692.290	1.401.839	1.290.451	92%
CESANO	1.010.997	1.064.000	-53.003	-5%
DIREZIONE GENERALE	52.333.805	45.618.075	6.715.730	15%
FIRENZE	973.965	1.855.017	-881.052	-47%
GENOVA	696.798	591.285	105.513	18%
IVCA	4.463.298	183.218	4.280.080	2336%
L'AQUILA	5.077.627	2.212.236	2.865.391	130%
MILANO	1.633.325	1.188.414	444.911	37%
NAPOLI	1.578.285	1.342.253	236.032	18%
PALERMO	1.992.145	1.766.323	225.822	13%
PERUGIA	1.181.524	1.055.488	126.036	12%
POTENZA	796.794	1.181.299	-384.505	-33%
ROMA	1.778.120	1.789.745	-11.625	-1%
TORINO	1.243.906	886.468	357.438	40%
TRENTO	*	147.030		0%
TRIESTE	1.054.416	822.023	232.393	28%
UFFICIO DISTACCATO CATANIA	900.129	841.480	58.649	7%
UFFICIO SPECIALE BOLOGNA	*	400.458		0%
UFFICIO SPECIALE COSENZA	3.624.103	3.984.801	-360.698	-9%
UFFICIO SPECIALE GENOVA	*	217.832		0%
UFFICIO SPECIALE PALERMO	786.855	995.510	-208.655	-21%
VENEZIA	1.227.438	2.090.222	-862.784	-41%
Totale	93.672.625	79.038.200	14.634.425	19%

* Si tratta di compartimenti i cui centri di costo sono stati, nel 2009, accorpati a IVCA

Dal confronto tra il 2009 e il 2008 emerge che il valore degli ordini di acquisto è incrementato del 19%, pari a €/milioni 14.634. Tale aumento è riconducibile all'aumento delle attività operative effettuate nel corso dell'esercizio.

Il grafico 4.4 mostra la ripartizione percentuale della spesa tra la Direzione Generale, IVCA e i vari compartimenti. Dall'analisi dei dati emerge subito che la Direzione Generale rappresenta il soggetto che, a livello assoluto, opera maggiormente con i fornitori (55,9% del totale del valore degli ordini evasi nel 2009, contro il 57,7% del 2008). La concentrazione della spesa a livello di Direzione Generale si spiega prendendo in considerazione il fatto che alcune categorie di acquisto sono "accentrate", appunto presso la Direzione Generale anche se di uso dei vari compartimenti.

Grafico 4.4 - Distribuzione territoriale delle spese per il 2009


L'analisi dei dati mostra come il numero dei fornitori a livello di compartimento sia più elevato rispetto alla Direzione Generale ma, evidenzia anche, che i livelli di spesa risultano superiori nella Direzione Generale piuttosto che nei singoli compartimenti. La suddivisione dei fornitori rileva dunque che, circa il 38,29% dei fornitori afferisce ai singoli compartimenti, nonostante la spesa sia maggiormente concentrata sulla Direzione Generale. Questo fenomeno si spiega considerando due fattori:

- i compartimenti, essendo diffusi su tutto il territorio nazionale, utilizzano per i propri approvvigionamenti, fornitori diversi anche per lo stesso tipo di fornitura;
- la Direzione Generale, sostenendo spese comuni ai diversi compartimenti, sostiene spese in valore assoluto più elevate ed, effettuando gare per l'assegnazione delle grandi forniture, si rivolge a un numero più contenuto di fornitori.

4.4.4 La formazione degli elenchi degli avvocati Anas

Anas possiede un elenco degli avvocati di libero foro, cui affida lo svolgimento delle cause legali, in continua evoluzione. Per l'ammissione all'elenco e per garantire la trasparenza e la legalità dei contenziosi è richiesto il possesso dei seguenti requisiti:

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

I principi che regolano l'attribuzione degli incarichi defensionali ai professionisti iscritti nell'elenco degli avvocati sono:

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

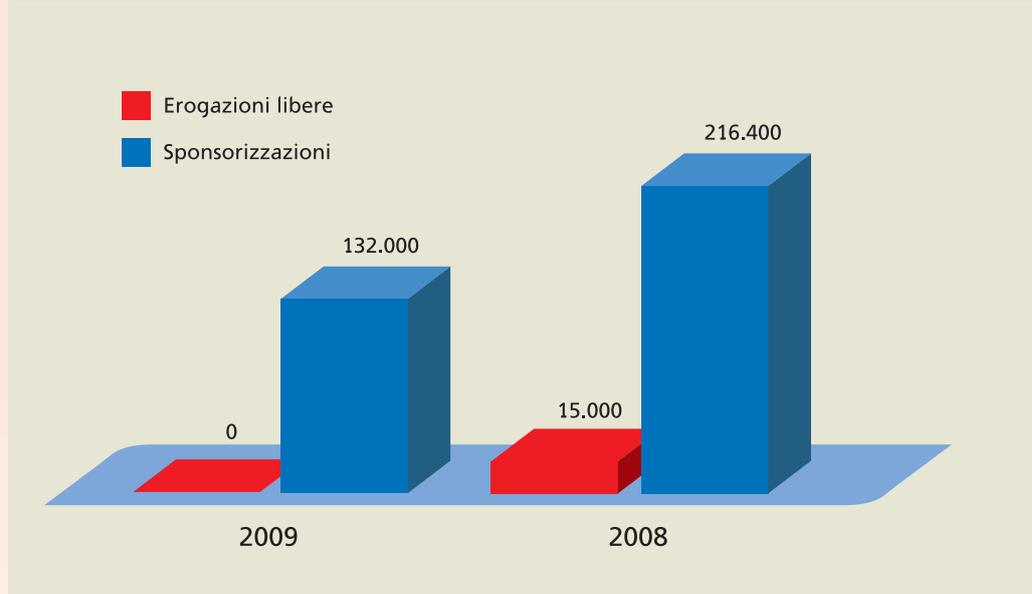
4.5 La comunità di riferimento

Le sponsorizzazioni effettuate da Anas sono indirizzate principalmente ad un rafforzamento del legame con la comunità di riferimento attraverso la sensibilizzazione a tematiche ritenute fondamentali per la sicurezza sulle strade. Tramite le attività di sponsorizzazione l'azienda mira non solo a sensibilizzare l'utenza alle tematiche sulla sicurezza, ma cerca anche di coinvolgere e, quindi, rafforzare il legame con le istituzioni e gli utilizzatori finali, ad esempio tramite la partecipazione ad eventi quali la festa dell'Unità d'Italia e della giornata delle Forze Armate.

Di seguito si riportano le principali attività di sponsorizzazione del 2009:

- sponsorizzazione del XVII Congresso Nazionale "La crisi del sistema dei media in Italia", in particolare della sessione di lavoro relativa ai temi della sicurezza stradale in Italia;
- partecipazione a "C'è protezione", salone della protezione Civile e della sicurezza del cittadino che prevede un'area dedicata alle tematiche della sicurezza sulla strada;
- sponsorizzazione della campagna "lo guida sobrio", momento di sensibilizzazione al problema della guida in stato di ebbrezza rivolto ai giovani studenti delle scuole medie inferiori e superiori della Provincia di Salerno;
- sponsorizzazione Aduc per la pubblicazione della guida "Incidentalità stradale e sicurezza";
- sponsorizzazione del Congresso Nazionale della Polizia Locale, al fine di evidenziare la presenza di quest'istituzione sul territorio e dunque di rafforzarne il legame con la comunità;
- sponsorizzazione della Conferenza Ministeriale "Ten-T Days 2009" finalizzata alla rivisitazione delle Reti Ten-T e il loro ruolo nel sistema Euromediterraneo. L'evento è stato promosso dalla Commissione Europea, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla presidenza svedese dell'Unione Europea;
- sponsorizzazione del seminario Formiche "Le reti italiane tra Europa e federalismo";
- sponsorizzazione della Festa dell'Unità d'Italia e della Giornata delle Forze Armate.

Nel 2009 il totale investito da Anas in attività di sponsorizzazione è stato di €/migliaia 132. Gli obiettivi futuri di Anas prevedono l'incremento di ricavi propri, che le permetteranno in primo luogo di uscire, nel medio periodo, dall'ambito della pubblica amministrazione e in secondo luogo di poter destinare eventualmente una parte di questi ricavi per fini sociali. Il grafico 4.5 evidenzia le spese sostenute da Anas nel 2008 e 2009 per erogazioni liberali e sponsorizzazioni:

Grafico 4.5 - Contributi a favore della comunità


Iniziative di beneficenza promosse dal personale Anas

Nel primo semestre 2009, a seguito dal sisma che ha colpito la Regione Abruzzo, l'azienda ha posto in essere attività di sostegno alla popolazione colpita dall'evento. Sono stati sottoscritti accordi tra i rappresentanti aziendali e le OO.SS. firmatarie del contratto collettivo nazionale dei dipendenti e dei dirigenti, al fine di consentire a tutti i dipendenti la possibilità di devolvere un importo della propria retribuzione ad un fondo di solidarietà in favore della popolazione colpita dal terremoto. Il fondo così realizzato, comprensivo di un contributo aziendale, ha raggiunto l'ammontare di circa € 140.000 ed è stato utilizzato a favore dei dipendenti del compartimento de L'Aquila maggiormente colpiti da danni sui propri immobili.

In tale ambito il compartimento Anas per il Lazio ha partecipato attivamente ad una manifestazione organizzata dall'Associazione Motociclisti Forze di Polizia "Due ruote per l'Abruzzo" nel corso della quale sono stati consegnati doni ai bambini terremotati.

Un'ulteriore iniziativa che ha coinvolto i dipendenti Anas è stata la raccolta fondi per l'acquisto, per l'ospedale Bambino Gesù di Roma, di una Tac64 di ultima generazione. La campagna ha inteso sollecitare la donazione di fondi tramite un particolare strumento: un biglietto di Natale che si trasforma in un aeroplano di carta per evocare la partecipazione al viaggio per la vita.

Inoltre, Anas ha contribuito ad una raccolta fondi tra i dipendenti del Compartimento del Lazio all'iniziativa benefica promossa dall'Associazione Motociclisti Forze di Polizia "La Pasqua per un bambino".

4.6 La responsabilità sociale dei procedimenti espropriativi

L'espropriazione per pubblica utilità è definita come l'istituto giuridico 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 dunque alla pubblica amministrazione di sacrificare l'interesse privato in vista di un interesse pubblico superiore volti all'utilizzazione da parte della collettività di beni o di terreni.

L'impegno di Anas è quello di progettare le opere individuando 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, anche attraverso il confronto continuo con le istituzioni locali.

Nella tabella 4.9 sono riportati invece i dati relativi al numero e alla tipologia di procedure espropriative in atto al 31 dicembre 2009:

Tabella 4.9 - Elenco delle procedure espropriative post. testo unico n. 292

LAVORI IN CORSO DA ELENCO NUOVE COSTRUZIONI	95
procedura esprop.conclusa	7
procedura esprop.prossima alla conclusione (max. 6 mesi)	8
procedura esprop. in difficoltà	4
procedura esprop. in corso naturale	76
LAVORI NON AGGIUDICATI DI NUOVE COSTRUZIONI	18
LAVORI DI NUOVE COSTRUZIONI FINITI	78
procedura esprop.conclusa	40
procedura esprop.prossima alla conclusione	7
procedura esprop. in difficoltà	4
procedura esprop. in corso naturale	27
LAVORI COMPARTIMENTALI	27
LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA	74
TOTALE	292

Nota: La tabella riporta l'elenco delle procedure espropriative post testo unico (n° 292) la cui approvazione di pubblica utilità è successiva al 30/06/2003.

Il monitoraggio delle procedure espropriative è condotto con l'utilizzo del programma "Esprosit", si tratta sostanzialmente di un programma di nuova concezione, tramite il quale tutti i dati riguardanti gli espropri, ora disponibili solo a livello periferico saranno accentrati in un unico database. Questo applicativo, che sarà reso definitivamente operativo verso la fine del 2011, consentirà, oltre che una più puntuale gestione delle pratiche, un più efficiente processo di controllo e monitoraggio.

Il grafico 4.6 suddivide per compartimento i 292 procedimenti espropriativi evidenziati nella precedente tabella:

Grafico 4.6 - Procedure post testo unico suddivise per compartimenti





Nell'esercizio non si sono verificati espropri caratterizzati da particolari criticità, tale importante risultato è dovuto principalmente all'attenta analisi degli espropri che si effettua in fase di esecuzione delle diverse fasi realizzazione dell'opera.

4.7 Il personale

GRI/G3> LA1

Anas è costantemente alla ricerca di una migliore organizzazione del lavoro e di un più adeguato *mix* qualitativo delle proprie risorse.

La società è infatti convinta che i cambiamenti possano essere governati e guidati in modo sostenibile, coniugando gli obiettivi di efficienza con il coinvolgimento di tutta la popolazione aziendale, in modo da gestire questa fase di ammodernamento, senza compromettere la fiducia delle proprie persone e facendo in modo che tutti possano sentirsi partecipi nel disegnare il futuro.

Per questo motivo sono stati ulteriormente migliorati gli strumenti di comunicazione con i lavoratori e sono state avviate nuove iniziative per creare maggiore coesione nel segno dell'integrazione, della trasparenza e del coinvolgimento mediante un'informazione tempestiva e completa.

L'impegno a costruire un ambiente di lavoro capace di valorizzare il contributo di tutti attraverso gli strumenti di sviluppo, comunicazione e formazione ha condotto l'azienda a porre dei principi base per il proprio successo:

- la centralità della persona e la sua tutela;
- lo sviluppo delle capacità e delle competenze;
- la realizzazione del potenziale attraverso la piena espressione della propria energia e creatività;
- la creazione di un ambiente di lavoro che offra a tutti le medesime opportunità sulla base di criteri di merito condivisi e senza discriminazioni.

I principali canali di cui l'Azienda si avvale per comunicare con i dipendenti sono l'Intranet aziendale e l'House Organ, 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, e ad una rassegna stampa su notizie relative alla società.

GRI/G3> LA4

Al 31 dicembre 2009 Anas ha un organico complessivo di 6.692 persone, tutte assunte con contratto collettivo nazionale Anas, nella tabella 4.10 si riportano i dati relativi alla distribuzione del personale in base al livello professionale e al tipo di contratto.

Tabella 4.10 - Distribuzione dei lavoratori per livello e tipo di contratto

	Maschi	Femmine	Totale
Dirigente	152	31	183
Quadro	1.179	425	1.604
Impiegato	4.038	837	4.875
Altri	21	9	30
Totale	5.390	1.302	6.692
Tempo Indeterminato	4.816	1.173	5.989
Tempo Determinato	574	129	703
Totale	5.390	1.302	6.692
Inserimento	67	46	113
Totale	67	46	113
<i>di cui</i>			
Part Time	595	60	655

Nelle tabelle 4.11 e 4.12 sono invece riportati i dati relativi alla distribuzione territoriale delle risorse presenti in Direzione Generale e negli Uffici Territoriali.

Tabella 4.11 - Distribuzione del personale all'interno della Direzione Generale

Direzione Generale	Maschi	Femmine	Totale
Staff Presidenza	9	8	17
Affari Societari e Segreteria CDA	3	13	16
Dir Centr Risorse Umane e Affari Generali	158	100	258
Dir Centr Relazioni Esterne e Rapp Istituzionali	23	37	60
Internal Auditing	11	8	19
Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali	37	23	60
Pianificazione Strategica	10	1	11
Sistemi Informativi	39	17	56
Legalità e Trasparenza	2	2	4
Nucleo Operativo di Sicurezza	2	1	3
CGAFC - staff	11	8	19
CGAFC - Commerciale	34	15	49
CGAFC - Controllo di Gestione	4	6	10
CGAFC - Dir Centr Amministrazione e Finanza	49	51	100
CGAFC - Dir Cent Finanza di Progetto e Concess Autostradali	17	20	37
CGAFC - Internazionale	14	7	21
CGAFC - Partecipazioni Societarie	1	3	4
CGLP - staff	2	8	10
CGLP - Dir Centr Legale e Contenzioso	35	58	93
CGLP - Acquisti	25	9	34
CGLP - Gare e Contratti	15	18	33
CGAFC - Acquisizione del Patrimonio	7	2	9
CGT - staff	52	15	67
CGT - Dir Centr Esercizio e Coord Territorio	48	16	64
CGT - Dir Centr Nuove Costruzioni	53	33	86
CGT - Dir Centr Progettazione	75	34	109
CGT - Ricerca e Innovazione	67	18	85
Personale Distaccato	23	5	28
Totale	826	536	1.362

Tabella 4.12 - Distribuzione del personale per compartimenti ed altri uffici territoriali

	Maschi	Femmine	Totale
Direzione Generale	826	536	1.362
Compartimento di Ancona	104	19	123
Compartimento di Aosta	44	11	55
Compartimento de L'Aquila	276	41	317
Compartimento di Bari	178	31	209
Compartimento di Bologna	88	38	126
Compartimento di Cagliari	472	60	532
Compartimento di Campobasso	158	19	177
Compartimento di Catanzaro	380	53	433
Compartimento di Firenze	125	39	164
Compartimento di Genova	51	19	70
Compartimento di Milano	158	47	205
Compartimento di Napoli	408	46	454
Compartimento di Perugia	136	22	158
Compartimento di Potenza	159	26	185
Compartimento di Roma	293	73	366
Compartimento di Torino	145	35	180
Compartimento di Trieste	47	20	67
Compartimento di Venezia	126	28	154
Ufficio Autostradale per la SA RC	596	51	647
Ufficio Ispettivo Territoriale Bologna	17	6	23
Ufficio Ispettivo Territoriale Catania	13	4	17
Ufficio Ispettivo Territoriale Genova	9	3	12
Ufficio Ispettivo Territoriale Roma	1	0	1
Direzione Regionale Sicilia	580	75	655
Totale	5.390	1.302	6.692



Le tabelle 4.13 e 4.14 mostrano rispettivamente le entrate avvenute nel corso del 2009 e il tasso di turn over per fasce di età:

Tabella 4.13 - Entrate nel 2009 per qualifica

	Maschi	Femmine	Totale
Dirigente	4	0	4
Quadro	9	3	12
Impiegato	493	115	608
Altri	70	18	88
Totale	576	136	712
Tempo Indeterminato	85	32	117
Tempo Determinato	491	104	595
Totale	576	136	712
Inserimento	37	26	63
di cui			
Part Time	349	9	358

GRI/G3> LA2

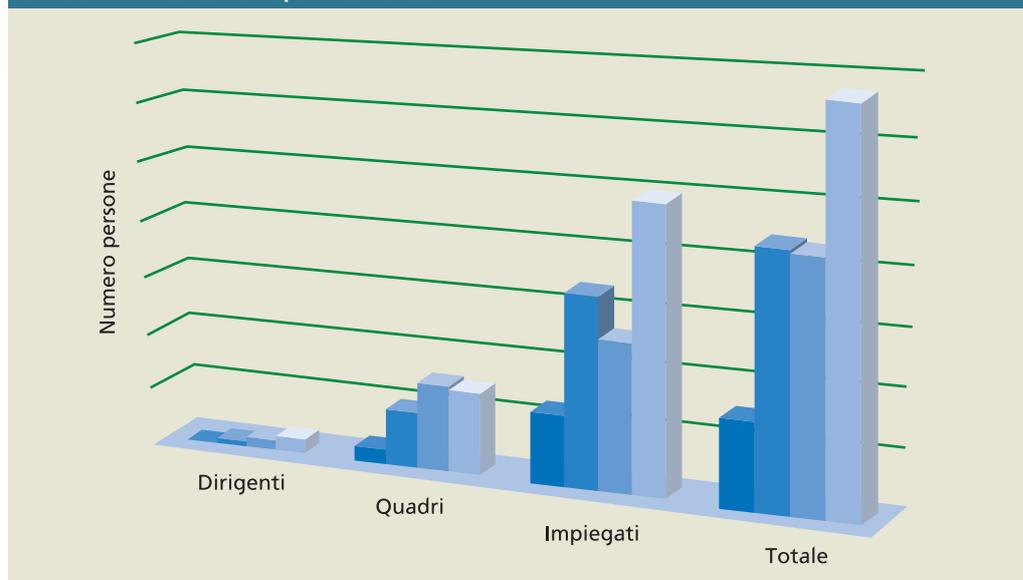
Tabella 4.14 - Turn over per fasce di età

Fascia di età	Totale	% su totale cessazione
< 30 anni	401	29%
30 - 50 anni	629	46%
> 50 anni	332	24%
Totale complessivo	1.362	100%

Nel 2009 è continuato l'esodo volontario, finalizzato a prolungare il piano di incentivazione all'esodo realizzato nel corso del biennio 2006 – 2007. Il piano di esodo prevedeva l'esame delle posizioni che raggiungevano i requisiti per il pensionamento al 31 dicembre 2008 con "finestra" fino ad aprile 2009. Negli intendimenti della Società l'operazione mirava a produrre più di un vantaggio, quali un aumento del tasso di professionalità, un abbattimento del fabbisogno di risorse finanziarie per i livelli medio - alti, la riduzione dell'età media ed un aumento del livello di scolarità.

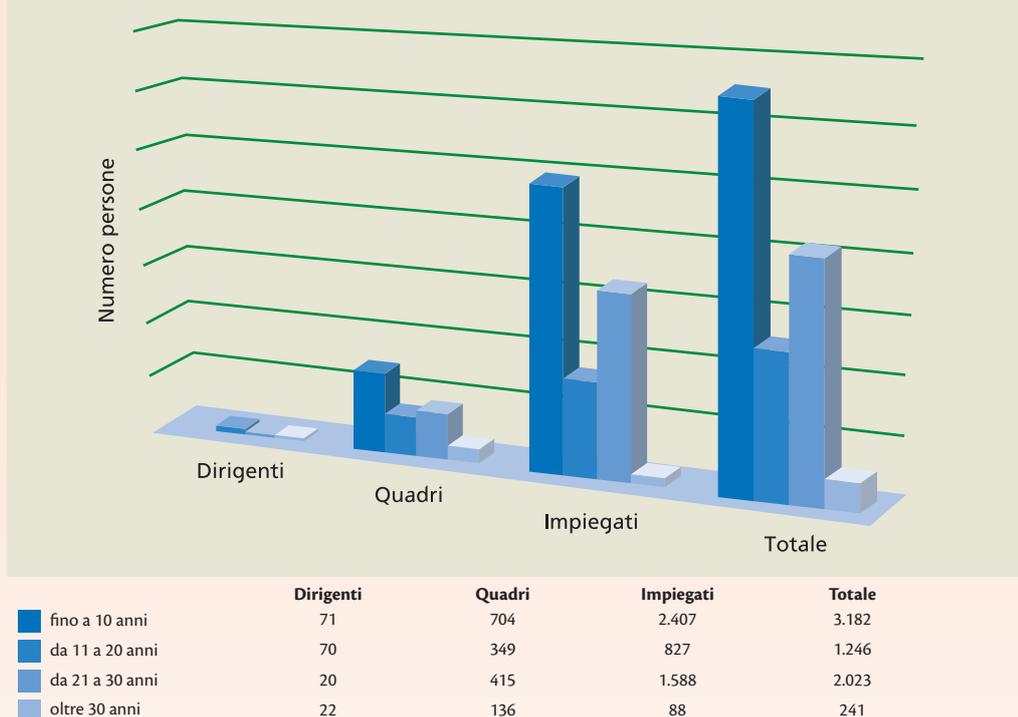
Per quanto riguarda le dimissioni per l'esodo, il 2009 registra complessivamente 161 uscite. Di seguito viene riportata la distribuzione del personale per fascia di età e per anzianità aziendale.

Grafico 4.7 - Distribuzione per fascia d'età



	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
Da 20 a 29	0	105	494	599
Da 30 a 39	9	397	1322	1.728
Da 40 a 49	70	605	1034	1.709
Oltre 50	104	589	1963	2.656

Grafico 4.8 - Distribuzione per anzianità aziendale



La tabella 4.15 rendiconta la distribuzione del personale distaccato per genere specificando l'azienda o amministrazione pubblica distaccante. Si segnala che gli adempimenti economici del personale distaccato sono stabiliti dalla normativa di riferimento.

Tabella 4.15 - Personale distaccato per sede di distaccamento

Sede Distaccamento	Maschi	Femmine	Totale
A.I.P.C.R.	1	1	2
Autorizzazione Vigilanza Contratti Pubblici Lavori	2	-	2
Ministero dello Sviluppo Economico	1	1	2
Ministero Infrastrutture	3	-	3
Soc. Quadrilatero S.p.A.	4	1	5
Stretto di Messina S.p.A.	6	-	6
SA-RC	2	-	2
Corte dei Conti	1	-	1
Provincia di Treviso	1	-	1
Concessioni Autostradali Piemonte S.p.A.	1	-	1
Comune di Tivoli	1	-	1
Altro	0	2	2
Totale	23	5	28

4.7.1 La selezione del personale

Anas è dotata di una politica di assunzione del personale che tiene conto delle esigenze operative degli uffici territoriali e non considera eventuali fattori geografici legati alla residenza o al domicilio del personale assunto. In particolare si evidenzia che l'azienda non segue politiche di preferenza per quadri e dirigenti residenti localmente per attività di outsourcing.

Il regolamento interno evidenzia come avviene il processo di selezione, assunzione e gestione del personale. 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 luglio 2007, nonché dai principi di pubblicità, trasparenza ed imparzialità. Il periodo minimo di preavviso per cambiamenti organizzativi, importanti aspetti contrattuali e modifiche operative, è stabilito dalla legislazione vigente nonché da specifici accordi con le OO.SS..

La tabella 4.16 mostra la dinamica delle cessazioni dei rapporti di lavoro del 2009:

GRI/G3> EC7, LA4, LA5



Tabella 4.16 - Numero di uscite 2009

Motivo	Maschi	Femmine	Totale
Pensionamenti	11	1	12
Dimissioni volontarie	177	22	199
di cui: (con esodo volontario)	139	22	161
Licenziamenti	1	1	2
Altro	410	27	437
Tasso di turnover	-	-	9%
Totale complessivo	599	51	650

4.7.2 La riqualificazione e la formazione delle risorse umane

GRI/G3> LA11

Le strategie di riqualificazione e formazione contribuiscono a facilitare e consolidare il processo di trasformazione aziendale in atto e ad accrescere costantemente il *know how* del personale di Anas, non solo aggiornandolo sulle innovazioni normative e tecnologiche, ma anche diffondendo e radicando i valori fondanti dell'Azienda e la sua missione nell'ambito del sistema paese.

L'intensa attività di formazione, ormai consolidata, ha creato le condizioni affinché venisse istituito il Centro per l'Alta Formazione che, attraverso il *recruiting*, lo sviluppo delle Risorse e un coinvolgimento sistemico e strutturato delle migliori professionalità di Anas afferenti alle diverse funzioni aziendali, si propone di divenire un centro aziendale di apprendimento, di confronto tra le diverse professionalità interne e con l'esterno, di socializzazione delle esperienze e delle competenze in un'ottica di supporto alle strutture aziendali, diventando il punto di riferimento per le Amministrazioni Pubbliche e i gestori di infrastrutture.

GRI/G3> LA11

Considerate le politiche di gestione del Personale che hanno visto nell'ultimo triennio un forte *turn over* a seguito del piano di incentivazione all'esodo, con conseguente innalzamento del tasso di scolarità aziendale e riduzione dell'età media, il Centro per l'Alta Formazione ha sviluppato un sistema integrato di accompagnamento del neoassunto in Azienda, attraverso un percorso formativo mirato e di *empowerment* durante la delicata fase di ingresso nella realtà organizzativa.

Questa attività di formazione permanente è stata definita ed organizzata nell'ambito di un "Piano di formazione aziendale" che contribuisce a facilitare il processo di formazione in atto e a riqualificare costantemente il personale tecnico e amministrativo dell'Anas.

Al fine di garantire un adeguato standard formativo, Anas ha previsto 9 macroaree (Risorse Umane, Management e Organizzazione Aziendale; Business; Giuridica; Appalti e Lavori; Amministrazione e Finanza; Informatica e Telematica; Lingue Straniere; Sicurezza sul Lavoro; Codice della Strada e Sicurezza Stradale) che individuano 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.

I piani formativi sono redatti in base alla rilevazione del fabbisogno interno 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, 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.

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 il perseguimento delle tappe fondamentali del percorso professionale.

Tra le attività realizzate si riportano a titolo esemplificativo:

- i corsi di formazione in materia di Privacy – D.lgs. n. 196/2003 e s.m.i., finalizzati ad

approfondire la conoscenza dei principi normativi in materia di trattamento e tutela dei dati personali e delle implicazioni pratiche che la normativa comporta nella gestione dei dati per gli incaricati al trattamento; è stato inoltre organizzato un evento di approfondimento sulla giurisprudenza in materia, dal titolo “Il Codice in materia di Protezione dei dati personali: la tutela della Privacy – D.lgs n.196/03”, che ha coinvolto, nello specifico, l’Area legale: l’iniziativa è stata anche accreditata presso il Consiglio dell’Ordine degli Avvocati di Roma ottenendo l’attribuzione di n. 7 crediti formativi ai fini della formazione professionale continua;

- il corso multimediale sul D.lgs. n. 231/01 e s.m.i., per adempiere a quanto previsto dal decreto stesso ed attuare efficacemente il modello di organizzazione, gestione e controllo adottato da Anas, da più parti si è infatti rilevata la crescente importanza di un’adeguata attività di formazione dei dipendenti sui molteplici aspetti disciplinati dal decreto in questione, indispensabile per la diffusione di una vera e propria cultura della legalità; proseguendo le precedenti attività formative organizzate da Anas in materia, è stato realizzato pertanto il corso multimediale sul D.lgs. n. 231/01 s.m.i. e su come Anas abbia recepito i principi in esso contenuti, con riferimento anche al nuovo Codice Etico. Questa ulteriore attività di formazione si è resa necessaria anche a seguito delle numerose integrazioni che il Legislatore ha apportato all’originario decreto del 2001, non ultima l’introduzione, tra i “reati 231”, di quelli derivanti dall’inadempienza delle norme a tutela della sicurezza dei lavoratori.

Questo primo progetto di formazione on line, dal titolo “Il D. Lgs 231/01: quadro normativo e modello di organizzazione, gestione e controllo adottato da Anas S.p.A.” è accessibile dall’Intranet aziendale - Portale Formazione e destinato a tutti i Dirigenti e Quadri di Anas, per un totale di circa 1700 dipendenti, e prevede un costante monitoraggio e tutoraggio delle attività on line, impiegando Risorse interne al Centro.

2. Formazione ad hoc, che scaturisce da specifiche esigenze, spesso legate ai mutamenti di scenario.

Tra le attività realizzate in questo ambito indichiamo a titolo esemplificativo:

- i corsi di formazione sull’applicativo Sap; in particolare nel corso del 2009 è stata erogata la formazione su SIL – SAP che ha coinvolto tutte le professionalità che utilizzano l’applicativo, prevedendo diversi livelli di approfondimento;
- i corsi di formazione in Apprendistato; tra le tipologie di contratto di assunzione adottate dall’Anas è stato infatti recentemente inserito l’Apprendistato Professionalizzante rivolto a giovani dai 18 ai 29 anni e sono stati avviati pertanto i percorsi di formazione per gli Apprendisti finalizzati al conseguimento della qualificazione professionale attraverso l’acquisizione delle competenze di base, trasversali e tecnico professionale secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia.

3. Formazione ai sensi del d.lgs. n. 81/08 e s.m.i.

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, progettati tenendo conto della normativa vigente, delle attività lavorative e dei relativi rischi connessi, riferiti ai gruppi omogenei indicati nel “Documento di valutazione dei rischi” (DVR).

Tra le attività realizzate in questo ambito indichiamo a titolo esemplificativo:

- i corsi per gli appartenenti all’Area Esercizio, in particolare il gruppo omogeneo Cantonieri, con l’elaborazione di due percorsi formativi (uno per i “Cantonieri” e l’altro per i “Capi Cantoniere – Preposti”). Applicando il nuovo modello formativo, che ha



coinvolto formatori interni, si è riusciti ad avviare la formazione sul territorio presso molti Compartimenti della Viabilità. I corsi avviati hanno ottenuto una valutazione molto positiva dai partecipanti, in quanto ritenuti un'efficace occasione di formazione, aggiornamento ed addestramento oltre che un momento di condivisione di esperienze e pratiche lavorative.

4. Formazione esterna.

A completamento di quella interna, vengono previste attività formative che sono svolte direttamente presso università, enti di ricerca, istituti di alta formazione e società specializzate e certificate, che erogano formazione a catalogo su materie di particolare interesse e/o urgenza, in un'ottica di ottimizzazione dei costi.

Prosegue l'impegno fattivo del Centro per l'Alta Formazione nei seguenti ambiti:

- *Formazione Finanziata*

Nell'anno 2009 il Centro per l'Alta Formazione ha partecipato al bando per il finanziamento di interventi formativi aziendali promosso da FONDIR - Fondo Paritetico Interprofessionale per la Formazione Continua, ottenendo lo stanziamento dei fondi necessari alla realizzazione del seminario "Riconoscimento emotivo in azienda: come entrare in sintonia con gli altri" rivolto ai dirigenti di 2° livello. L'iniziativa rientra nel percorso di formazione continua rivolto al management avviato nel 2006.

- *Collaborazioni esterne*

Proseguono i rapporti di scambio e fattiva collaborazione con gli Istituti, le Università e i Centri di Eccellenza, come ad esempio la Scuola Superiore di Amministrazione dell'Interno (SSAI) e il Comando Operativo di Vertice Interforze (COI).

Nelle tabelle 4.17, 4.18 e 4.19 si rappresentano i principali dati sui programmi di formazione erogati da Anas nel 2009.

Tabella 4.17 - Ore di formazione erogate nel 2009 e numero di partecipanti

Numero partecipanti	Ore
3.118	51.536

GRI/G3> LA10

Si precisa che nel 2009 i corsi aventi ad oggetto tematiche di sicurezza nei luoghi di lavoro sono stati erogati a 1.130 partecipanti per 21.118 ore totali.

Tabella 4.18 - Ore di formazione medie pro-capite al netto della formazione obbligatoria

	Numero partecipanti	Ore formazione totale
Dirigenti	183	11
Quadri	680	13
Impiegati	1.008	4
Totale	1.871	28

Tabella 4.19 - Costi di formazione per aree tematiche

valori di €

Descrizione	2008	2009
Amministrativo - contabile	141.467	119.448
Appalti e lavori	70.060	64.244
Codice della strada e sicurezza stradale	10.468	3.500
Giuridico - normativa	158.163	118.071
Informatica e Telematica	76.945	67.134
Lingue straniere	10.364	13.980
Risorse umane, management e organizzazione aziendale	356.423	315.898
Sicurezza nei luoghi di lavoro	183.287	425.662
Totale	1.007.176	1.127.937

4.7.3 Il sistema retributivo e di incentivazione

La retribuzione del personale dell'Anas è individuata sulla base dei seguenti criteri:

GRI/G3> 4.5

- 1) riconoscere la professionalità e la responsabilità;
- 2) assicurare una retribuzione correlata al livello della prestazione individuale;
- 3) accertare il conseguimento dei risultati di efficienza e qualità del servizio.

La retribuzione è strutturata in una parte fissa e in una variabile. 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.

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.

Anas, per le posizioni dirigenziali, adotta il Management By Objective (MBO) Nella tabella 4.20 sono confrontati i dati quantitativi per gli esercizi 2008 e 2009 del MBO lordo procapite.

Tabella 4.20 - MBO pro-capite

valori di €

Descrizione	2009	2008
Dirigenti	30.455	29.233

Nel 2009 il costo del lavoro sostenuto dall'azienda è stato pari a complessivi €/migliaia 369.909, così suddivisi:

Tabella 4.21 - Costo del lavoro

valori di €/migliaia

Descrizione	2009	2008
Salari e stipendi	276.852	266.038
Oneri sociali	79.853	73.711
Trattamento di fine rapporto	10.725	9.584
Altri costi del personale	2.478	1.538
Totale	369.909	350.871

Nel 2009 si sono registrati 244 passaggi di livello tra il personale.

Tabella 4.22 - Rapporto tra retribuzioni minime e medie contrattuali e retribuzioni minime e medie suddivise per quadri, impiegati

GRI/G3> LA14

valori di €

Descrizione	Stipendio medio		Stipendio minimo nazionale/contrattuale	Reddito medio nazionale
	Uomini	Donne		
Quadri TI	50.633	46.911	35.368	49.637
Impiegati TI	34.753	32.044	21.177	34.296
Quadri TD	28.369	38.889		31.375
Impiegati TD	16.142	21.002		16.971
Totale	36.215	36.013		36.176

Tabella 4.23 - Cause pendenti al 31 Dicembre 2009

Fasce di onere	numero cause
fino a 50 mila €	769
Da 50 mila a 200 mila €	100
Oltre 200 mila €	34
Totale	903

GRI/G3> HR4 Le cause incardinate con il personale al 31 dicembre 2009 sono pari a 903 (873 nel 2008), trattasi nella maggior parte dei casi di cause il cui onere non supera i 50 €/mila. Si segnala che nel 2009 non si sono verificati casi di discriminazione per razza, sesso, religione ed opinioni politiche.

Anas favorisce il lavoro femminile attraverso una serie di benefici:

1. la riduzione dell'orario di lavoro per i dipendenti con bambini di età inferiore ai 3 anni (non retribuito);
2. il sistema dei sussidi (per particolari causali familiari e/o di salute);
3. il centro estivo (con contribuzione delle spese).

GRI/G3> EC3 Tutti i fondi pensione e le coperture assicurative che Anas attiva per i propri dipendenti godono di una piena copertura patrimoniale.

4.7.4 Il nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro del personale dipendente e dirigente Anas

Rinnovo del CCNL del personale dipendente

Nel 2010 è stato sottoscritto tra l'Anas e le OO.SS. firmatarie del contratto collettivo nazionale di lavoro del personale dipendente Anas un accordo riguardante la tematica relativa al recupero del differenziale inflattivo conseguente alla rilevazione dello scostamento tra inflazione programmata ed inflazione reale per il biennio 2007/2008.

Tale accordo ha stabilito che una parte del recupero del differenziale inflattivo debba essere riconosciuta a titolo di incremento del minimo contrattuale, mentre una quota residuale dello stesso debba essere destinata all'assistenza sanitaria integrativa con l'obiettivo di massimizzare il beneficio economico effettivamente percepito dal dipendente, garantendo al contempo una copertura più ampia delle prestazioni sanitarie allo stesso indirizzate.

Rinnovo del CCNL del personale dirigente

Nel 2010 è stato sottoscritto tra i rappresentanti Anas e la RSDA/Federmanager il Protocollo di Intesa relativo al rinnovo del CCNL Dirigenti Anas scaduto in data 31 dicembre 2008.

Tale accordo risulta articolato su alcuni importanti elementi di novità e aggiornamenti alla normativa contrattuale in essere, anche in coerenza rispetto alle linee guida definite dal rinnovo contrattuale per i dirigenti d'industria recentemente sottoscritto tra Confindustria e Federmanager, nonché al fine di garantire il recupero dello scostamento tra inflazione reale e programmata registrata nell'anno 2008.

In particolare, si segnala la modifica delle garanzie assicurative destinate ai dirigenti più giovani, attraverso l'incremento del massimale previsto per la classe di età inferiore ai 49 anni (da riconoscere allo scadere della attuale copertura assicurativa prevista per ottobre 2010).

Le parti hanno infine stabilito anche, in coerenza con le previsioni del rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale Dirigenti Industria sottoscritto da Federmanager e Confindustria in data 25 novembre 2009, di introdurre ulteriori elementi di modifica od integrazione della normativa contrattuale, per gli istituti relativi agli scatti di anzianità, alle trasferte, al contributo FASI, e al contributo PREVINDAI.

GRI/G3> EC5 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.

4.7.5 La sicurezza e la salute sui luoghi di lavoro

GRI/G3> LA6, LA8, LA9 L'Anas dedica da sempre particolare attenzione alla prevenzione e gestione di incidenti sul lavoro, le politiche aziendali sono infatti finalizzate alla creazione e alla diffusione di una cul-



tura della Sicurezza e della Salute sul lavoro che oltre a rappresentare un obbligo normativo costituisce anche una responsabilità sociale.

Al fine di gestire e ridurre progressivamente i rischi sulla salute e sulla sicurezza del lavoro, si è dotata di un modello organizzativo gestionale rispondente ai requisiti del British Standard OHS- Occupational Safety and Health.

Anas attraverso l'Unità Centrale di Coordinamento per la Sicurezza effettua un monitoraggio continuo sulle modalità di applicazione dei sistemi di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro adottati e sulla conformità degli stessi alle norme vigenti in materia, in applicazione di quanto disposto dall'art.9 della L.300/70, nonché del D. Lgs. 81/08 e successive modificazioni.

La responsabilità in materia di sicurezza, formazione, gestione del personale è ripartita in base ad un sistema di deleghe, in base al quale il capo comparto rappresenta il datore di lavoro per i dipendenti dei comparti, mentre il datore di lavoro per i dipendenti della Direzione Generale è il responsabile dell'Unità Centrale di Coordinamento per la sicurezza.

Sia a livello centrale che a livello periferico sono stati costituiti Organismi Paritetici, composti da rappresentanti dei lavoratori e del datore di lavoro, che hanno il compito di:

- costituire un osservatorio sulle condizioni ambientali, sociosanitarie ed organizzative nonché sui fenomeni che costituiscono causa di infortunio e malattie derivanti dal servizio;
- proporre tutte le iniziative informative o formative sulla materia nei confronti dei lavoratori, a norma anche dell'art.36 e 37 del D. Lgs. 81/08;
- 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.

Gli infortuni sul lavoro sono annotati sul libro unico del lavoro e sono monitorati attraverso report redatti su base compartimentale; per ogni incidente occorso sul lavoro si prevede l'istituzione di 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. In particolare, la formazione e l'addestramento specifico dei lavoratori avvengono in occasione:

- della costituzione del rapporto di lavoro o dell'inizio dell'utilizzazione, qualora si tratti di somministrazione di lavoro;
- del trasferimento o cambiamento di mansioni;
- dell'introduzione di nuove attrezzature di lavoro o di nuove tecnologie, di nuove sostanze e preparati pericolosi.



Tabella 4.24 - Cause di assenza dal lavoro

Cause	n. giorni	Percentuale di incidenza	Giorni lavorativi per addetto
Malattia	71.905	57,60%	300
Malattia al 50%	195	0,16%	300
Aspettativa Malattia (non retroattiva)	8	0,01%	300
Maternità (obbligatoria, facoltativa, allattamento)	6.429	5,15%	300
Permessi	6.152	4,93%	300
Permessi retribuiti (visite mediche ecc.)	26.566	21,28%	300
Aspettative sindacale	1.102	0,88%	300
Altre assenze retribuite (congedi matrimoniali, per studio, ecc.)	1.305	1,05%	300
Altre assenze retribuite al 50%	6	0,00%	300
Infortunio sul lavoro	4.874	3,90%	300
Scioperi nazionali	22	0,02%	300
Congedo parentale (non retribuito)	326	0,26%	300
Astensione facoltativa Post Partum 80%	1.948	1,56%	300
Astensione facoltativa Post Partum	1.532	1,23%	300
Altre assenze	2.475	1,98%	300
Totale	124.845	100%	
Numero dei dipendenti in forza al 31 dicembre 2009	6.692		
Giorni lavorativi totali nel 2009	300		
Giorni di assenza pro-capite su giorni lavorabili	0,06		
Media annua giorni assenza pro-capite	1,55		

Tabella 4.25 - Numero e durata degli infortuni

	2008	2009
Numero degli infortuni	160	191
Numero infortuni in itinere	25	44
Durata in giorni delle assenze per infortuni	5.655	5.271

GRI/G3 > LA7

Il numero complessivo degli infortuni nel 2009 rispetto allo scorso esercizio si incrementa del 19% circa, mentre la durata in giorni delle assenze per infortuni passa da 5.655 giorni del 2008 a 5.271 giorni del 2009. Nel 2009 si è verificato un solo incidente mortale in provincia di Teramo.

4.7.6 Le misure a favore delle minoranze e del personale con diversa abilità

Anas ha istituito sia a livello nazionale che locale dei 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; formulare di piani di azioni positive e all'attuazione della legge n.125/91 e di Risoluzioni e Direttive CEE;
- valutare, su segnalazione, azioni di discriminazione sul piano professionale, dirette ed indirette;
- promuovere ricerche ed analisi anche in collaborazione con altri Enti, Istituti, Associazioni ed Organismi paritetici locali e nazionali, finalizzate fra l'altro a favorire 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.

Si segnala che i Comitati per le Pari Opportunità svolgono anche funzioni di conciliazione di cui all'art. 4, comma IV, della legge 125/91 ed in merito all'attività svolta relazionano entro il 31 Ottobre di ogni anno all'Amministrazione e alle Organizzazioni Sindacali;

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.

La tabella 4.26 evidenzia l'incidenza del lavoro femminile sul maschile registrato nel 2009.

Tabella 4.26 - Incidenza del lavoro femminile sul maschile

	2008	2009
% delle donne sul totale dei dipendenti	16,33%	18,52%
% di uomini sul totale dei dipendenti	83,67%	81,48%

Il personale appartenente a categorie protette all'interno di Anas rappresenta il 10% sulla forza lavoro complessiva.

4.7.7 Le relazioni industriali

Le relazioni industriali, caratterizzate dal rigoroso rispetto delle indicazioni scaturenti dalle evoluzioni del perimetro normativo di riferimento (accordi confederali, CCNL, normativa vigente), sono sviluppate sulla base di politiche che portano ad un positivo e costruttivo confronto con le OO. SS., finalizzato al perseguimento degli obiettivi aziendali, al progressivo incremento dell'efficienza e della qualità nell'erogazione del servizio, con il contestuale scopo di valorizzazione e sviluppo delle risorse umane aziendali. L'impatto strategico delle citate attività ha reso necessario in Anas la realizzazione di una apposita struttura organizzativa, inserita nell'ambito della Direzione Centrale Risorse Organizzazione e Sistemi, cui è affidata la responsabilità specifica di assicurare la definizione ed il monitoraggio delle politiche aziendali in materia di relazioni industriali, assicurando il necessario supporto specialistico alle strutture centrali e compartimentali e anche alle società controllate, nonché il compito di gestire i rapporti sindacali con le OO.SS. nazionali e territoriali. 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. Si sottolinea che la libertà di associazione e di contrattazione collettiva dei dipendenti non è in alcun modo limitata ed esposta a rischi significativi.

GRI/G3> HRS



Autostrada Catania-Siracusa, viadotto Simeto



Allegati





Strada statale 36 del lago di Como e dello Spluga. Ponte Manzoni

Allegato 1: Nota metodologica

1.1 Premessa

Il bilancio di sostenibilità di Anas S.p.A. è stato redatto in base alla rendicontazione delle performance di natura sociale, economica ed ambientale ed in base agli obiettivi che Anas si è posta per gli anni a venire.

L'azienda intende rappresentare in modo chiaro ai portatori di interesse le attività svolte, cercando di identificare all'interno della propria sfera di influenza le possibili aree di intervento e di miglioramento attraverso obiettivi di breve e lungo periodo, esplicitati nelle diverse sezioni del bilancio.

1.2 Il perimetro spazio - temporale del bilancio

Il bilancio di sostenibilità 2009 contiene la descrizione delle iniziative di sostenibilità del 2009 e rappresenta il secondo bilancio redatto da Anas ed il primo bilancio pubblicato. Il periodo di rendicontazione va dal 1° gennaio al 31 dicembre 2009, la periodicità di redazione e di pubblicazione è 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 del Gruppo Anas al 31 dicembre 2009. Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, alcuni degli indicatori riportati non includono i dati delle case cantoniere adibite ad abitazione, come meglio precisato nel capitolo 3 "L'Ambiente".

Nel presente bilancio sono indicate, con le diciture "Anas" e "azienda" la società "Anas S.p.A."

GRI\G3>
3.1, 3.2, 3.3, 3.6, 3.7, 3.11

1.3 I principi di redazione

Il bilancio di sostenibilità 2009 è stato predisposto in conformità alle "Linee guida per il reporting di sostenibilità", versione G3, pubblicate nel 2006 dal G.R.I. (Global Reporting Initiative), con particolare riferimento ai principi di materialità, completezza, inclusività degli stakeholder e contesto di sostenibilità.

L'allegato 2 al bilancio espone la griglia degli indicatori G.R.I. applicabili ad Anas ed il relativo grado di copertura per ciascuno di essi.

La selezione degli indicatori GRI utilizzati nel rapporto è stata eseguita secondo:

- un'accurata valutazione della finalità informativa di ciascuno di essi;
- la loro attinenza con le attività di Anas e con gli interessi degli stakeholder;
- la possibilità concreta di popolare tali indicatori con dati affidabili.

La verifica finale sul livello di applicazione del G3 sarà condotta dal G.R.I..



1.4 I principi di garanzia di qualità

Il presente bilancio non riporta solo i successi di Anas, ma anche le aree di miglioramento. Laddove possibile, il processo di rilevazione delle informazioni e dei dati quantitativi è stato strutturato in modo da garantire la confrontabilità dei dati su più anni, al fine di permettere una corretta lettura delle informazioni relative alla performance di Anas.

1.5 Le fonti, il sistema di rilevazione e l'aggregazione dei dati

GRI/G3> 3.5

I dati e le informazioni di natura sociale inclusi nel bilancio sono il risultato di aggregazioni di dati e informazioni provenienti da scritture contabili, da schede di raccolta dati prodotte dai diversi uffici/unità di Anas. Alcune informative presentate nel bilancio sono accessibili al pubblico tramite il sito web istituzionale www.stradeanas.it.

I dati e le informazioni di carattere economico - finanziario sono tratti dal bilancio di esercizio di Anas S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2009, redatto in conformità ai principi contabili emessi dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri nonché dall'Organismo Italiano di Contabilità.

I dati e le informazioni di carattere ambientale sono tratte da differenti fonti interne: contabilità interna aziendale, uffici competenti, servizio di Energy Management.

La Direzione Centrale Amministrazione e Finanza e le altre funzioni aziendali ed unità coinvolte nel processo di redazione del bilancio di sostenibilità hanno monitorato e validato i flussi informativi ed i dati pubblicati nel rapporto.

GRI/G3> 3.7

L'omissione di alcune informazioni nel Bilancio è giustificata dal loro carattere di riservatezza o da difficoltà nella generazione e/o elaborazione dei dati stessi ad un ragionevole rapporto costi/benefici; la ragione di tali omissioni è esplicitata nel testo del Bilancio stesso.

1.6 Il processo di verifica

GRI/G3> 3.13

Il Bilancio di Sostenibilità 2009 è sottoposto all'audit da parte di una società indipendente, verificatore unico del Bilancio Consolidato, di esercizio e del Bilancio di Sostenibilità di Anas. Il documento è stato, inoltre, approvato dal Consiglio di Amministrazione di Anas.

La verifica, effettuata da Reconta Ernst & Young S.p.A., è finalizzata all'emissione di una relazione di revisione limitata del bilancio redatto in conformità alle linee guida definite dal G.R.I.. Tale attività si è conclusa con l'emissione di una relazione di assurance allegata al bilancio.

1.7 La struttura del Bilancio

L'articolazione in capitoli del bilancio è rimasta inalterata rispetto alla precedente edizione, nel dettaglio:

- La sezione "**Il Profilo Societario**" illustra lo scenario politico economico in cui l'Azienda opera, l'attività svolta, l'organizzazione interna, la missione e la visione aziendale, la struttura di governance e le linee strategiche di medio- lungo periodo.
- La sezione intitolata "**La Responsabilità Economica**" espone i dati del valore aggiunto generato e distribuito dall'azienda, oltre agli investimenti avviati e completati nel 2009.
- Il terzo capitolo è intitolato "**L'Ambiente**" ed illustra gli aspetti ambientali connessi alle attività dell'azienda e le azioni per il contenimento degli impatti ambientali associati.

- Il quarto capitolo, intitolato “**La Relazione Sociale**” rappresenta dati di carattere qualitativo e quantitativo in ambito sociale, con riferimento ai diversi portatori di interesse con cui l’azienda interagisce.

Informazioni aggiuntive ed approfondimenti sulle tematiche esposte nel presente bilancio possono essere richieste all’indirizzo di posta elettronica: bilanciodisostenibilita@stradeanas.it.

GRI\G3> 3.4



Strada statale 1 "Aurelia", ponte Calafuria

Allegato 2: Tabella GRI/G3

GRI\G3> 3.12

Profilo			
1. Strategia e Analisi			
Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
1.1	Lettera del Presidente e Direttore Generale 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, 45
2. Profilo dell'Organizzazione			
2.1	Nome dell'organizzazione	SI	11
2.2	Principali prodotti/servizi incluso il volume/quantità	SI	11, 15
2.3	Strutture operative Descrizione delle divisioni principali, aziende operative, sussidiarie	SI	11, 20
2.4	Sede legale della società	SI	11
2.5	Paesi in cui opera l'organizzazione	SI	11, 17
2.6	Natura della proprietà e forma legale	SI	11
2.7	Mercati serviti (breakdown geografico, settori, tipologie di clienti)	SI	11, 89, 125
2.8	Dimensione dell'organizzazione	SI	11
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			
3.1	Periodo di rendicontazione delle informazioni fornite	SI	129
3.2	Data del precedente bilancio	SI	129
3.3	Cadenza di pubblicazione	SI	129
3.4	Persona/e di contatto per il bilancio, incluso indirizzo e-mail e indirizzo web	SI	131
3.5	Processo per la definizione dei contenuti del bilancio	SI	130
3.6	Perimetro del bilancio	SI	129
3.7	Dichiarazione di qualsiasi limitazione specifica dell'obiettivo o del perimetro del bilancio	SI	129, 130
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	64
3.10	Spiegazione della natura e degli effetti di ciascuna nuova formulazione di informazioni fornite nel bilancio precedente e ragioni di tali modifiche	SI	64, 65
3.11	Cambiamenti significativi di obiettivo, perimetro metodi di misura rispetto al precedente periodo di rendicontazione	SI	129
3.12	Tavola dei contenuti del GRI	SI	133
3.13	Politiche e pratiche relative la certificazione dei contenuti da parte di ente indipendente	SI	130
4. Governo, Impegni e Coinvolgimento			
4.1	Struttura di governo dell'organizzazione	SI	25
4.2	Indicare se il Presidente del più alto organo di governo ricopre anche un ruolo esecutivo	SI	27
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	26
4.5	Legame tra compensi degli Amministratori, Senior manager ed Executives (inclusi accordi di buonuscita) e performance della società	SI	121
4.6	Attività in essere presso il più alto organo di governo per garantire che non vi siano conflitti di interesse	SI	27
4.7	Processi per la determinazione di qualifiche e competenze dei membri del CDA inclusi gli aspetti economici, ambientali e sociali	SI	27
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	23, 30



Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
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	27
4.10	Processi per la valutazione delle performance del più alto organo di governo	SI	27
4.11	Spiegazione dell'eventuale modalità di applicazione del principio o approccio prudenziale	SI	47
4.12	Principi e iniziative sviluppate esternamente alle quali l'organizzazione aderisce per quanto riguarda le dimensioni economico, sociale e ambientale	SI	78
4.13	Partecipazione ad associazioni di categoria nazionali e/o internazionali	SI	78
4.14	Elenco degli stakeholder con cui l'organizzazione intrattiene attività di coinvolgimento	SI	85
4.15	Basi per l'identificazione e la selezione degli stakeholder	SI	85
4.16	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	SI	85
4.17	Questioni chiave emerse dallo stakeholder engagement e come l'organizzazione ha risposto alle questioni poste	SI	85

Indicatori di Efficienza

Economici

EC1	Valore economico generato e distribuito, comprendente utili costi operativi, retribuzione dipendenti e altri investimenti nella comunità, utili non distribuiti, dividendi, imposte pagate allo Stato.	SI	38, 40
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	-
EC3	Dichiarazione sulla piena copertura economica dei fondi pensione a beneficio definito	SI	122
EC4	Sussidi e agevolazioni ricevute	SI	85
EC5	Rapporto tra il livello salariale standard dei neo-assunti e i minimi salariali locali nelle sedi significative	SI	122
EC6	Descrizione delle politiche per la scelta di fornitori locali e fattori che influenzano la scelta dei fornitori (ricaduta sul territorio)	SI	106
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	117
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	41
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	NO	-

Ambientali

EN1	Materie prime utilizzate per peso e volume	SI	64, 65
EN2	Percentuale di riciclo per tipologia di materiale	SI	65
EN3	Energia: Consumo diretto di fonti primarie di energia suddiviso per fonte (carbone, petrolio, gasolio, Diesel ecc.)	SI	66
EN4	Energia: Utilizzo di energia Energia consumata : elettrica, termica (da metano, gasolio e altri combustibili liquidi) suddiviso per fonte primaria	SI	66
EN5	Energia: Energia totale risparmiata grazie a sistemi di risparmio energetico	SI	67
EN6	Iniziative 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	NO	-
EN8	Acqua: Utilizzo totale consumo in m3/anno	SI	69
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	47
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 CO2 prodotto da energia elettrica, da gas metano e gasolio Indicare metodo di calcolo e se stima o rilevazione effettiva	SI	74

Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
EN17	Altre emissioni rilevanti	SI	74
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	57, 70, 76
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	NO	-
EN29	Trasporti: Impatti ambientali significativi dei trasporti utilizzati a fini logistici (utilizzo di energia, emissioni ecc.)	SI	71
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)	NO	-

Sociali: Lavoro

LA1	Addetti per contratto, tipo di assunzione e regione	SI	114
LA2	Turnover per età, genere e regione	SI	116
LA3	Benefici accordati ai lavoratori a tempo pieno	NO	-
LA4	Percentuale di lavoratori coperti da contratto collettivo	SI	114, 117
LA5	Periodo minimo di preavviso su importanti aspetti contrattuali, modifiche operative, cioè cambiamenti organizzativi	SI	117
LA6	Percentuale di lavoratori in commissioni miste sicurezza e salute	SI	122
LA7	Tassi di infortunio per paese	SI	124
LA8	Formazione sui rischi di salute	SI	122
LA9	Argomenti di salute e sicurezza trattati nella contrattazione collettiva, accordi formali con i sindacati relativi alla salute e alla sicurezza	SI	122
LA10	Ore di formazione media per addetto	SI	120
LA11	Programmi di qualificazione e apprendimento continuo	SI	118
LA12	Percentuale di addetti che riceve valutazioni di risultato	NO	-
LA13	Composizione dell'organo di governo per genere, età, minoranze	SI	25
LA14	Differenziale retributivo per genere e categoria	SI	121

Sociali: Diritti Umani

HR1	Percentuale di accordi per investimenti significativi che contemplano clausole per la salvaguardia dei diritti umani	SI	104
HR2	Percentuale di fornitori che tengono in considerazione clausole per la salvaguardia dei diritti umani	NO	-
HR3	Ore Dedicare alla formazione in diritti umani	NO	-
HR4	Incidenti significativi in tema di discriminazione di razza, sesso, colore, religione, opinioni politiche ecc.	SI	122
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	125
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

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	52
SO2	Percentuale e numero di business unit in cui è stata condotta una analisi sui rischi derivanti dalla corruzione	SI	31
SO3	Percentuale di dipendenti formati alle pratiche di corruzione	NO	-

Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
SO4	Politiche intraprese in caso di corruzione	SI	31
SO5	Contributi politici: partecipazione nello sviluppo di politiche pubbliche e attività di lobbying (indicare le questioni principali e le posizioni sostenute)	SI	85
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	31

Sociali: Responsabilità di Prodotto

PR1	Sicurezza e salute dei consumatori: Procedure per migliorare la salute e sicurezza dei clienti nell'utilizzo di prodotti e servizi	NO	-
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	93
PR4	Prodotti e Servizi: Numero e tipo di istanze di non aderenza alle norme concernenti l'informazione su 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	93
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	34
PR9	Valore monetario e multe significative per non aderenza a norme e regolamenti sulla fornitura e uso dei prodotti e servizi	NO	-

Report Application Levels

		2002 In Accordance	C	C+	B	B+	A	A+
Mandatory	Self Declared					✓		
	Third Party Checked			Report Externally Assured		Report Externally Assured		Report Externally Assured
Optional	GRI Checked							

Il livello di confidenza e di garanzia della completezza delle informazioni presentate ha permesso ad Anas di auto dichiarare il Bilancio di Sostenibilità 2009 al livello B+ del G.R.I..

Alla data di pubblicazione del Rapporto 2009, tale grado di accreditamento è soggetto a conferma da Parte del Global Reporting Initiative.



Allegato 3: Relazione di Revisione



Anas S.p.A.

Bilancio di Sostenibilità al 31 dicembre 2009

**Relazione della società di revisione sulla revisione
limitata del Bilancio di Sostenibilità 2009 di Anas S.p.A.**



Reconta Ernst & Young S.p.A.
Via Po, 32
00198 Roma

Tel. (+39) 06 324751
Fax (+39) 06 32475504
www.ey.com

Relazione della società di revisione sulla revisione limitata del Bilancio di Sostenibilità 2009 di Anas S.p.A.

Al Consiglio di Amministrazione di Anas S.p.A.

1. Abbiamo effettuato la revisione limitata del bilancio di sostenibilità di Anas S.p.A. (di seguito la "Società") al 31 dicembre 2009. La responsabilità della redazione del bilancio di sostenibilità in conformità alle linee guida "*Sustainability Reporting Guidelines*" definite nel 2006 dal GRI - *Global Reporting Initiative*, indicate nel paragrafo "nota metodologica", compete agli amministratori di Anas S.p.A., così come la definizione degli obiettivi della Società in relazione alla performance di sostenibilità e alla rendicontazione dei risultati conseguiti. Compete altresì agli amministratori di Anas S.p.A. l'identificazione degli stakeholder e degli aspetti significativi da rendicontare, così come l'implementazione e il mantenimento di adeguati processi di gestione e di controllo interno relativi ai dati e alle informazioni presentati nel bilancio di sostenibilità. E' nostra la responsabilità della redazione della presente relazione in base al lavoro svolto.
2. Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione limitata indicati nel principio "International Standard on Assurance Engagements 3000 - Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" ("ISAE 3000"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board. Tale principio richiede il rispetto dei principi etici applicabili ("Code of Ethics for Professional Accountants" dell'International Federation of Accountants - I.F.A.C.), compresi quelli in materia di indipendenza, nonché la pianificazione e lo svolgimento del nostro lavoro al fine di acquisire una limitata sicurezza, inferiore rispetto a una revisione completa, che il bilancio di sostenibilità non contenga errori significativi. Un incarico di revisione limitata del bilancio di sostenibilità consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nel bilancio di sostenibilità, analisi del bilancio ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze probative ritenute utili. Le procedure effettuate sono riepilogate di seguito:
 - comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nel capitolo la responsabilità economica del bilancio di sostenibilità e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio di esercizio di Anas S.p.A. al 31 dicembre 2009, sul quale abbiamo emesso la relazione ai sensi dell'art. 2409 - ter del Codice Civile (ora art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39), in data 8 giugno 2010;
 - analisi delle modalità di funzionamento dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione dei dati quantitativi inclusi nel bilancio di sostenibilità. In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- interviste e discussioni con il personale della Direzione di Anas S.p.A., al fine di raccogliere informazioni circa il sistema informativo, contabile e di reporting in

Reconta Ernst & Young S.p.A.
Sede Legale: 00198 Roma - Via Po, 32
Capitale Sociale € 1.402.500,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. di Roma
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584
P.I. 00891231003
Iscritta all'Albo Revisori Contabili al n. 70945 Pubblicato sulla G.U.
Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998
Iscritta all'Albo Speciale delle società di revisione
Consob al progressivo n. 2 delibera n.10831 del 16/7/1997

A member firm of Ernst & Young Global Limited



essere per la predisposizione del bilancio di sostenibilità, nonché circa i processi e le procedure di controllo interno che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni alla funzione responsabile della predisposizione del bilancio di sostenibilità;

- analisi a campione della documentazione di supporto alla predisposizione del bilancio di sostenibilità, al fine di ottenere evidenza dei processi in atto, della loro adeguatezza e del funzionamento del sistema di controllo interno per il corretto trattamento dei dati e delle informazioni in relazione agli obiettivi descritti nel bilancio di sostenibilità;

- analisi della conformità delle informazioni qualitative riportate nel bilancio di sostenibilità alle linee guida identificate nel paragrafo 1 della presente relazione e della loro coerenza interna, con particolare riferimento alla strategia, alle politiche di responsabilità sociale e di sostenibilità e all'identificazione degli aspetti significativi per ciascuna categoria di stakeholder;
- analisi del processo di coinvolgimento degli stakeholder, con riferimento alle modalità utilizzate e alla completezza dei soggetti coinvolti, mediante l'analisi dei verbali riassuntivi o dell'eventuale altra documentazione esistente circa gli aspetti salienti emersi dal confronto con gli stessi;
- ottenimento della lettera di attestazione, sottoscritta dal legale rappresentante di Anas S.p.A., sulla conformità del bilancio di sostenibilità alle linee guida indicate nel paragrafo 1, nonché sull'attendibilità e completezza delle informazioni e dei dati in esso contenuti.

La revisione limitata ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella di una revisione completa svolta secondo l'ISAE 3000, e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione completa.

Trattandosi del primo anno di revisione, il bilancio di sostenibilità dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, non è stato assoggettato a procedure di verifica nell'ambito dell'emissione della presente relazione.

3. Sulla base di quanto svolto non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio di sostenibilità di Anas S.p.A. al 31 dicembre 2009 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle linee guida "Sustainability Reporting Guidelines" definite nel 2006 dal G.R.I. - *Global Reporting Initiative*, come descritto nel paragrafo "nota metodologica".



4. Nel corso del 2009 Anas ha intrapreso numerose attività al fine di strutturare in modo sistematico la gestione delle tematiche ambientali, ciò rappresenta un obiettivo prioritario dell'Azienda per i prossimi anni.

Roma, 4 novembre 2010

Recapta Ernst & Young S.p.A.


Mauro Ottaviani
(Socio)









SS34 SONDRIO
LUGANO
ST. MORITZ
Valtellina
Erba-Ronal di

Strada statale 340 "Regina"

Finito di stampare
nel mese di dicembre 2010



Progetto grafico, realizzazione e stampa
Segno Associati
www.segnoassociati.it