



Bilancio di Sostenibilità 2010





Bilancio di sostenibilità 2010





ANAS S.p.A.

Società con Socio Unico

Capitale Sociale € 2.269.892.000,00

Iscrizione R.E.A. 1024951

Partita IVA 02133681003

C.F. 80208450587

Sede Legale: Via Monzambano, 10 - 00185 Roma

Progetto a cura della Condirezione Generale Amministrazione Finanza e Commerciale

Direzione Centrale Amministrazione e Finanza

Direttore e Responsabile del Progetto: Dott. Giancarlo Piciarelli

Responsabile del Gruppo di Lavoro: Dott.ssa Carmela Tagliarini

Ha fattivamente collaborato: Dott.ssa Deara Castiglionesi

Grafica, Stampa e Diffusione a cura della Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali

Direttore: Dott. Giuseppe Scanni

Responsabile del Procedimento: Dott. Roberto Scorpio

Fotografie: Archivio Multimediale Anas - Responsabile: Maurizio Roscigno - È vietata la riproduzione

Il Bilancio di sostenibilità è migliorabile anche grazie al contributo dei lettori.

Per comunicare opinioni e suggerimenti: bilanciadisostenibilità@stradeanas.it

Questa pubblicazione è disponibile anche sul sito Internet: www.stradeanas.it

Realizzazione Progetto Editoriale: Segno Associati
www.segnoassociati.it

Finito di stampare: Dicembre 2011



INDICE

Lettera dell'Amministratore Unico	7
<hr/>	
1.1 Il profilo societario	11
1.1.1 La storia	12
<hr/>	
1.2 Le Attività	14
1.2.1 Le attività di Anas come stazione appaltante	15
La progettazione	15
Le procedure di gara e le contrattualizzazioni	15
Le nuove costruzioni	15
1.2.2 Le attività di Anas per la gestione della rete	16
La rete stradale ed autostradale gestita	16
La manutenzione	16
L'esercizio e il coordinamento del territorio	17
Le attività di ricerca e sviluppo	17
1.2.3 Le altre attività	17
La finanza di progetto e le concessioni autostradali	17
Le attività in ambito internazionale	18
1.2.4 Le attività ispettive	24
L'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali	24
<hr/>	
1.3 La struttura societaria e l'organigramma	27
1.3.1 Il modello organizzativo	27
1.3.2 Il contesto di riferimento	28
1.3.3 L'identità, la missione e la strategia	28
La missione	28
La strategia di sviluppo di Anas: il piano economico finanziario 2007-2052	29
<hr/>	
1.4 La corporate governance	31
1.4.1 Il sistema di corporate governance	31
1.4.2 L'Assemblea dei Soci	33
1.4.3 Il Consiglio di Amministrazione	33
1.4.4 Il Presidente	34
1.4.5 Il Collegio Sindacale	34
1.4.6 Il sistema delle procure	35
1.4.7 L'Unità Internal Auditing	35
1.4.8 Il Dirigente Preposto	37
1.4.9 Il Codice Etico	38
1.4.10 L'Organismo di Vigilanza	38
1.4.11 La Corte dei Conti	41
1.4.12 L'Unità Legalità e Trasparenza	41

2.1 La Responsabilità Economica	47
2.2 La produzione del valore aggiunto	48
2.3 La distribuzione del valore aggiunto	49
2.4 Gli investimenti	51
3.1 Anas e il suo rapporto con l'ambiente	55
3.2 La compatibilità ambientale delle nuove opere	57
3.2.1 La progettazione e lo studio di fattibilità	57
3.2.1.1 Gli studi di fattibilità alla base dei Project Financing	59
3.2.1.2 La scelta dei tracciati e l'intermodalità	59
3.2.1.3 Il risparmio energetico in fase di progettazione	61
3.2.1.4 La sicurezza nella progettazione di gallerie	63
3.2.2 La valutazione d'impatto ambientale	64
3.2.3 La mitigazione e la compensazione	68
3.2.4 La costruzione e la gestione ambientale dei cantieri	73
3.2.5 Il monitoraggio	73
3.3 I cantieri ed il rapporto col territorio	76
3.3.1 Il cantiere della S.S. 24 del Monginevro	77
3.3.2 Il cantiere della S.S. 38 dello Stelvio	82
3.3.3 I Compartimenti	84
3.4 I trasporti e la logistica	86
3.5 L'uso responsabile delle risorse	88
3.5.1 Le materie prime ed i materiali di consumo	89
3.5.2 L'energia	91
3.5.3 L'acqua	96
3.5.4 La sostenibilità negli acquisti	97
3.6 Le emissioni ed i rifiuti	98
3.6.1 Le emissioni climalteranti	98
3.6.2 I rifiuti	100
3.6.3 L'inquinamento acustico	101
3.7 Le attività di ricerca in campo ambientale	103
3.7.1 Convenzioni con Università	103
3.7.2 Ricerca in ambito acustico	104
3.7.3 CEDR - Asset Management e Life Cycle Cost	104
4.1 Gli Stakeholder	109
4.2 I finanziatori	110
4.3 I clienti	114
4.3.1 Gli utenti	114
4.3.2 I trasporti eccezionali	115
4.3.3 Le licenze e concessioni	117
4.3.4 Gli impianti pubblicitari	118
4.3.5 Il servizio gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare	118

4.3.6	La soddisfazione del cliente	118
4.3.6.1	Le attività di comunicazione e rapporti con utenti e media	118
a.	Servizio Rapporti Istituzionali	119
b.	Servizio Stampa e Comunicazione Media	121
c.	Sito Internet e Giornale Telematico	122
d.	Eventi	125
e.	Attività economiche ed avvisi legali	126
f.	CCISS	126
g.	La Relazione con il Pubblico e la Customer Satisfaction	127
4.3.6.2	La qualità delle rete autostradale	131
4.3.7	L'accessibilità delle informazioni e la gestione dei sistemi informativi	134
4.3.7.1	La gestione della privacy e la sicurezza delle informazioni	138
<hr/>		
4.4	I fornitori	139
4.4.1	La selezione dei fornitori	141
4.4.1.1	Documento Unico per la Valutazione Rischi da Interferenze	145
4.4.1.2	La valutazione dei fornitori: il "Vendor Rating"	146
4.4.2	La programmazione degli acquisti	147
4.4.3	L'analisi territoriale delle spese	148
4.4.4	La formazione degli elenchi degli avvocati Anas	151
<hr/>		
4.5	La comunità di riferimento	152
<hr/>		
4.6	Il personale	153
4.6.1	La selezione del personale	157
4.6.2	La riqualificazione e la formazione delle risorse umane	158
4.6.3	Il sistema retributivo e di incentivazione	164
4.6.4	Il nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro del personale dipendente Anas	167
4.6.5	La sicurezza e la salute sui luoghi di lavoro	168
4.6.6	Le misure a favore delle minoranze e del personale con diversa abilità e le attività a favore del dipendente	171
4.6.7	Le relazioni industriali	173
<hr/>		
4.7	Il reporting sul X principio	173
<hr/>		
Allegato 1.	Nota Metodologica	177
1.1	Il perimetro spazio - temporale	177
1.2	I principi di redazione	177
1.3	I principi di garanzia di qualità	177
1.4	Le fonti, il sistema di rilevazione e l'aggregazione dei dati	178
1.5	Il processo di verifica	178
1.6	La struttura	178
<hr/>		
Allegato 2.	Tabella del GRI - Global Reporting Initiative	181
<hr/>		
Allegato 3.	Relazione della società di revisione	189



Strada Statale 115 quater "Sud Occidentale Sicula" - Viadotto Morandi

LETTERA DELL'AMMINISTRATORE UNICO



L'Anas ha saputo conquistare negli ultimi anni importanti risultati, confermandosi anche nel 2010 la prima stazione appaltante del Paese e registrando significativi cambiamenti in positivo che ne fanno oggi un'Azienda profondamente diversa da quella del 2006 e degli anni precedenti. In particolare, sottolineo l'impegno manifestato da Anas nel garantire la difesa della legalità e della sicurezza del lavoro, nell'assicurare la massima trasparenza e informazione nell'espletamento delle proprie attività, nella qualità delle progettazioni e delle soluzioni tecnologiche con l'obiettivo di perseguire al meglio la mission aziendale confermandosi quale punto di riferimento nella realizzazione delle opere pubbliche.

GRI/G3> 1.1, 1.2

7

Numerose inoltre sono state le iniziative adottate sotto il profilo organizzativo, che hanno innovato in profondità la struttura e le modalità di azione di Anas S.p.A. e che hanno permesso di conseguire progressivamente in questi anni, per effetto di una corretta ed efficiente gestione, la certificazione di qualità di tutte le attività dell'area tecnica, legale e finanziaria.

È per questo motivo che presento con soddisfazione la terza edizione del bilancio di sostenibilità dell'Anas, che illustra in modo articolato e secondo gli standard metodologici più diffusi di settore, il nostro impegno per una gestione responsabile della rete stradale e autostradale del territorio italiano e degli impatti economici, sociali e ambientali della nostra attività.

Proseguendo sul sentiero dell'ultimo triennio, nel 2010 l'Anas ha registrato risultati eccellenti sotto il profilo economico, creando valore non solo nei confronti dell'Azionista, ma anche verso la cittadinanza, secondo un approccio al territorio improntato all'applicazione e alla promozione dei dieci principi universali del Global Compact delle Nazioni Unite, un network che unisce governi, imprese, organizzazioni sindacali e della società civile, con lo scopo di promuovere su scala globale la cosiddetta cultura della cittadinanza d'impresa.

Nell'esercizio chiuso sono state definite norme operative e procedure di gestione ambientale che garantiscono all'Anas, nell'ambito delle attività di realizzazione di nuove costruzioni stradali, di adottare progressivamente i criteri di gestione ambientale previsti dai regolamenti europei di settore e sono state impostate numerose attività nel settore del risparmio energetico, degli acquisti e delle nuove tecnologie.



In quest'ottica occorre ricordare l'apertura nel 2010 del nuovo Ponte sul Po, tra Piacenza e San Rocco al Porto, ricostruito in tempi record che ha rappresentato una scommessa vinta, frutto dell'operosità e dell'ingegno di Anas e il cui progetto è stato redatto sulla base di criteri innovativi massimizzando durata e sostenibilità, con una soluzione tecnica prescelta in grado di minimizzare l'emissione di gas responsabili dell'effetto serra, per l'intero ciclo dell'opera. I futuri obiettivi relativi all'opera riguardano lo sviluppo dell'analisi del ciclo di vita che quantifichi i benefici ambientali prodotti dal progetto e che consentirà di avere un marchio di prodotto ambientale.

Nel tentativo di favorire la creazione di un quadro economico, sociale e ambientale atto a promuovere un'economia mondiale sana e sostenibile che garantisca a tutti l'opportunità di dividerne i benefici, anno dopo anno cerchiamo di rendere noti con questa pubblicazione i nostri passi volti all'attuazione di una strategia di sostenibilità e di responsabilità sociale guidata dai principi di trasparenza e legalità.

L'Amministratore Unico
Pietro Ciucci





CAPITOLO 1

Il Profilo





Autostrada Roma-Fiumicino



Nuova Sede Compartimento Anas - L'Aquila

1.1 Il profilo societario

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.

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

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.

A partire dal 2012, importanti novità potrebbero derivare dall'applicazione della legge 111/2011.

L'Azienda opera prevalentemente in Italia e gestisce con un profilo di alta direzione anche una commessa in Algeria; per i dettagli sulle attività che Anas svolge in ambito internazionale si rimanda al paragrafo 1.2.3. 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:

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
Direzione 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.



Dall'unità d'Italia in poi il problema centrale è stato quello di modernizzare la rete ferroviaria mettendo in secondo piano la realizzazione di un sistema viario diffuso ed efficiente. La prima reale svolta allo sviluppo della rete viaria italiana è arrivata con la legge del 30 agosto 1868 n. 4613 che ha imposto ai singoli comuni la costruzione di strade di rilevante importanza sia a livello comunale che intercomunale. Viene successivamente fissato, con le leggi del 1875 n.2531 e del 1881 n.333, un programma che prevede la costruzione di 3.208 km di strade di cui oltre il 90% nell'Italia meridionale e in Sicilia. Negli anni successivi vi sono stati ulteriori sviluppi della rete viaria sino a quando, nel 1894, le finanze dello stato, attraversate da serie difficoltà economiche, non hanno più permesso la realizzazione del piano programmatico stabilito qualche anno prima interrompendo la costruzione stradale a 18.000 km dei 43.000 previsti. Con la legge n.338 del medesimo anno, infatti, è stato sospeso sino a tempo indeterminato il programma stabilito con la legge del 1868, garantendo tuttavia la realizzazione di quelle strade in fase di costruzione o già appaltate entro un anno dalla pubblicazione della nuova legge.

Con la legge n.312 del 1903 viene ripresa la costruzione di dette infrastrutture avviando la realizzazione delle strade di collegamento per stazioni ferroviarie, porti postali e capoluoghi. Verso la fine del primo decennio del secolo scorso vengono realizzate 138.097 km di strade a fronte di 89.765 km realizzate alla vigilia del 1865. Alcuni anni dopo la fine della grande guerra viene sviluppato un progetto altamente innovativo: l'autostrada ovvero "una nuova strada riservata esclusivamente al traffico a motore". Con l'inaugurazione della Milano-Laghi il 21 settembre 1924 progettata dall'ing. Piero Puricelli viene realizzata 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. L'Aass si trova a gestire strade per complessivi 20.622 km, oltre a 450 km di strade in costruzione.

Finita la guerra, all'indomani del referendum costituzionale che ha trasformato l'Italia in una repubblica e in seguito alla soppressione dell'Aass, il decreto del 27 giugno 1946 istituisce l'Anas, Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali. I primi anni Sessanta sono caratterizzati dal "miracolo economico", durante i quali si assiste ad un vertiginoso sviluppo dei consumi privati. La crescita economica del periodo porta all'esigenza di "allargare" i confini del paese. Infatti, nella seconda metà del secolo scorso, vengono realizzate due grandi opere: il Traforo del Gran San Bernardo (aperto nel 1964) e il Traforo del Monte Bianco (inaugurato nel 1965) facilitando il passaggio di merci e persone.

Nonostante la crisi petrolifera del 1973, il miglioramento delle infrastrutture viarie continua, segno tangibile di questo continuo sviluppo proseguito con i lavori per il Traforo del Frejus inaugurato qualche anno dopo.

L'organizzazione per il presidio delle Strade Statali, inizialmente basata sui 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. 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;
- l'inserimento di alcune particolari tecnologie per la comunicazione lungo i tracciati;
- 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.

Nel 2002 l'Anas, a seguito della legge 8 agosto 2002, n.178, ultima il processo di trasformazione in società per azioni, 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 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. In data 6 luglio 2011, con decreto-legge n. 98, convertito con modificazioni in Legge 15 luglio 2011 n. 111, all'art. 36 ("Disposizioni in materia di riordino dell'Anas SpA") sono stati ridefiniti compiti e funzioni della Società Anas e della istituenda "Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali". In tale quadro, in data 4 agosto 2011, è stato nominato con Decreto del Ministro dell'Economia di concerto con il Ministro delle Infrastrutture, l'Amministratore Unico di Anas S.p.A. nella persona del Dott. Pietro Ciucci, cui sono stati affidati i più ampi poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, ivi incluse le attività occorrenti alla riorganizzazione aziendale, nonché alla predisposizione del nuovo statuto della Società.

1.2 Le Attività

L'attività di Anas consiste nella gestione della rete stradale e autostradale italiana e, negli ultimi anni, si è orientata anche all'offerta di servizi di supporto agli enti pubblici e di attività di progettazione, costruzione e manutenzione stradale.

Le fasi di realizzazione di un'opera



Tutto ciò si è potuto concretizzare, in primo luogo, grazie alle conoscenze del personale dirigenziale e tecnico e, in secondo luogo, grazie al notevole bagaglio di esperienza accumulato in oltre 80 anni di operatività.

Anas ritiene che gli obiettivi per il perfetto funzionamento della strada non devono essere circoscritti unicamente alle componenti strutturali che investono la funzionalità complessiva del bene stradale, cioè affidabilità, sicurezza ed efficienza, ma si estendono anche ad aspetti non direttamente visibili o usufruibili dall'utenza.

1.2.1 Le attività di Anas come stazione appaltante

La progettazione

L'intero ciclo delle attività di progettazione e di controllo per le nuove opere stradali viene gestito da Anas attraverso una Direzione *ad hoc*: la Direzione Centrale Progettazione.

Come evidenziato dalla figura precedente, la realizzazione di un'opera è un processo molto complesso che la Direzione Centrale Progettazione segue attraverso tutte le sue fasi. Ogni fase è ovviamente necessaria e propedeutica alla successiva e richiede competenze che, grazie alla sua storia, Anas ed il suo personale sono in grado di gestire al meglio per garantire tutti gli standard richiesti ad opere di questo livello. L'ultima fase riguarda ovviamente l'attività di controllo che 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

Nella definizione delle procedure di gara Anas si attiene e si uniforma ai dettami della legislazione vigente, alle indicazioni dell'autorità di vigilanza dei contratti pubblici e alla giurisprudenza amministrativa. Sia a livello centrale che territoriale Anas è inoltre da sempre impegnata nell'efficientamento e nella ottimizzazione dei procedimenti concorsuali per lavori, forniture e servizi mediante la redazione e la pubblicazione di bandi di gara, analisi delle offerte anomale e stipula dei contratti.

A partire dal 2009, Anas ha previsto, all'interno della documentazione di gara, nuovi criteri di selezione degli appaltatori, alcuni dei quali sono esplicitamente ispirati alla massima attenzione verso le tematiche ambientali e dello sviluppo sostenibile e segnatamente:

- 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.

Le nuove costruzioni

Le attività di realizzazione e controllo di nuove costruzioni vengono demandate a strutture interne che si sostanziano, a livello centrale, nella Direzione Centrale

Nuove Costruzioni e a livello periferico, nei Compartimenti regionali. Tali attività possono essere sinteticamente riepilogate 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 negli Uffici Territoriali;
- 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 Anas opera nella realizzazione e manutenzione delle infrastrutture viarie di interesse nazionale, che comprendono l'intera rete autostradale e la rete delle Strade Statali rilevanti per la mobilità nazionale. Ad oggi la rete viaria gestita da Anas comprende 30.321 km, di cui strade ed autostrade in gestione diretta per km 24.543,2 ed autostrade in concessione per km 5.778,3.

La tabella 1.2 riporta i dati 2010 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	
	2010	2009
Autostrade in gestione diretta	905	905
Raccordi autostradali	373	373
Strade Statali	19.300	19.435
Totale esclusi svincoli, strade di servizio e complanari (c.d. estesa amministrativa)	20.578	20.713
Strade di Servizio/Complanari	749	749
Rami di svincolo	3.216	3.207
Totale complessivo	24.543	24.669

La manutenzione

La rete viaria di un paese è considerata come un insieme di arterie che permettono la circolazione delle merci e delle persone. Lo stretto legame tra la crescita economica di un paese e la sua rete viaria ne è la conferma, tanto che negli ultimi decenni sono state sviluppate numerose teorie sia scientifiche che economiche volte all'ottimizzazione di questo sistema fondamentale per lo sviluppo di un paese. Detto sviluppo però non si sostanzia semplicemente nella progettazione e costruzione di una strada, ma deve avere anche uno sguardo verso il futuro per garantire il più a lungo possibile lo sfruttamento dell'opera stessa. Gli enti proprietari e i gestori della rete stradale ed autostradale stanno focalizzando sempre di più l'attenzione 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

Anas è chiamata ad adempiere a determinati obblighi istituzionali proprio in virtù del suo ruolo. Tra gli altri, questi obblighi si sostanziano nell'assicurare:

- manutenzione della rete viaria;
- sicurezza della circolazione;
- tutela del patrimonio stradale;
- sorveglianza dell'intera rete;
- tempestivo intervento su strade ed autostrade in gestione diretta mediante il coordinamento e l'indirizzo degli uffici periferici.

L'esercizio si riferisce alla manutenzione, sia fisica che 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

Rappresentando Anas il ruolo di gestore primario della rete viaria nazionale è chiamato a perseguire obiettivi di efficienza costruttiva, strategie manutentive, sicurezza, riduzione degli impatti ambientali. Questi obiettivi vengono perseguiti mediante le attività di ricerca e sviluppo che mirano ad identificare le risposte ottimali, nei diversi settori delle nuove costruzioni e dell'utilizzo stesso delle opere, ad un crescente livello di sicurezza delle infrastrutture, anche attraverso la definizione di linee guide e normative. Nel capitolo del presente bilancio dedicato alla responsabilità ambientale sono esposti i principali progetti di ricerca condotti dall'Anas.

1.2.3 Le altre attività

La finanza di progetto e le concessioni autostradali

Il coordinamento delle attività della finanza di progetto e la realizzazione delle attività di investimento delle concessionarie sono assicurate da Anas mediante la valutazione della sostenibilità economico-finanziaria ed il costante monitoraggio dei flussi di cassa previsti nel piano finanziario delle concessionarie. In tal senso l'attività di gestione di Anas si sostanzia nell'ottimizzazione dei risultati della gestione finanziaria tramite la definizione della composizione dei mezzi finanziari e la pianificazione di interventi coerenti con l'evoluzione dello scenario finanziario e di business.

Compatibilmente con gli adempimenti di competenza del CIPE e degli altri soggetti istituzionali interessati, nonché con la risoluzione dei contenziosi in essere, verranno avviate le relative procedure per le aggiudicazioni definitive delle gare in corso e la sottoscrizione delle relative convenzioni.

La tabella 1.3 riepiloga i costi delle opere che sono attualmente oggetto del modello di Project Financing:

Tabella 1.3 - Totale costi delle opere oggetto del Project Financing				
Importi in €/Milioni	Collegamento Porto di Ancona	Collegamento Ragusa-Catania	Collegamento Caianello-Benevento	Gallerie Lombarde
Entità Totale dell'Intervento (IVA esclusa)	479,8	815,4	572,1	149,6
IVA	84,4	73,2	126,8	39,1
Subtotal	564,2	888,6	698,9	188,7
di cui				
Contributo Pubblico	-	366,9	200	71
Equity	564,2	521,7	498,9	117,7

La tabella 1.4 riepiloga i principali indicatori delle operazioni di Project Financing realizzate da Anas nel 2010:

Tabella 1.4 - Principali indicatori delle opere realizzate mediante il modello della Finanza di progetto				
Importi in €/Milioni	Collegamento Porto di Ancona	Collegamento Ragusa-Catania	Collegamento Caianello-Benevento	Gallerie Lombarde
Ammontare totale degli interessi finanziari	74,7	81,8	44,3	11,8
Costo medio del capitale di debito	5%	6%	6,3%	6,3%
Percentuale di indebitamento finanziario per tipologia di tasso (fisso, variabile, coperto)	100% tasso fisso	100% tasso fisso	100% tasso fisso	100% tasso fisso
Tipologia dei finanziatori: ammontare o percentuale del debito per natura del soggetto creditore (indicare anche linee di finanziamento e/o cofinanziamento erogate dalla Commissione Europea)	100% Finanziatori Privati	100% Finanziatori Privati	100% Finanziatori Privati	100% Finanziatori Privati
Tipologia di finanziamento: ammontare o percentuale del debito per tipologia	Debito Senior di m/l termine - 100%			

Si sottolinea inoltre, che l'ammontare delle Royalty per concessioni su Autostrade in gestione diretta Anas è pari, per il 2010, a 17,0 €/milioni.

Le attività in ambito internazionale

L'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 prezioso *know-how* maturato dall'Anas in ot-

tanta 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 le seguenti tipologie:

- (i) assistenza tecnica di tipo istituzionale: l'Anas offre assistenza tecnica alle amministrazioni stradali di altri Paesi, attraverso, ad esempio, 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;
- (ii) servizi integrati: trattasi di servizi tecnici, economico-finanziari, amministrativi e legali – da acquisire anche attraverso la partecipazione a gare internazionali – come, ad esempio:
 - consulenze specialistiche nei campi della pianificazione trasportistica, delle concessioni a pedaggio, degli interventi di ammodernamento delle reti viarie, ecc.;
 - progettazione ai diversi livelli di approfondimento (preliminare, definitivo, esecutivo);
 - direzione dei lavori, alta sorveglianza;
 - servizi di *"Project Management Consulting"* (PMC);
 - consulenza economico-finanziaria, amministrativa e legale;
- (iii) progetti europei di ricerca: Anas svolge attività di ricerca e sperimentazione partecipando a programmi finanziati dall'Unione Europea, anche attraverso il coinvolgimento operativo del centro Sperimentale Anas di Cesano (Roma) e dei suoi laboratori;
- (iv) formazione: Anas ha sviluppato una linea di business avente per oggetto l'erogazione di percorsi formativi, teorici e pratici, a paesi stranieri interessati alla formazione *"on the job"* degli addetti tecnici al sistema viario locale.

Nel 2010, le attività internazionali dell'Anas S.p.A. – sia quelle connesse alla partecipazione a gare che quelle di gestione delle commesse acquisite – hanno riguardato principalmente l'Algeria, la Libia, il Venezuela.

PAESE	Attività nel 2007	Attività nel 2008	Attività nel 2009	Attività nel 2010
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.			



PAESE	Attività nel 2007	Attività nel 2008	Attività nel 2009	Attività nel 2010
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.	Tuttora in corso di espletamento il contratto con l'ANA (Agence Nationale des Autoroute) per la "Supervisione e Controllo dei Lavori per la realizzazione del Lotto Est (399 km) dell'Autostrada Est-Ovest", entrato in vigore il 24 settembre 2008. La scadenza contrattuale, originariamente prevista per il 26 novembre 2010, è stata prorogata al 26 novembre 2011
America Latina:	Partecipazione seminario Vertice U.E. - America Latina e Caraibi Partecipazione III Conferenza Nazionale Italia - America Latina e Caraibi.			
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.	

PAESE	Attività nel 2007	Attività nel 2008	Attività nel 2009	Attività nel 2010
Bulgaria:	Convegni e Accordo (Bozza finale) tra Anas e National Road Infrastructure Fund bulgaro.			
Cina:	Iniziativa Hetan Highway Project riguardante la gestione del tratto autostradale urbano esistente, denominato appunto Hetan Highway, nella città di Urumqi (Regione cinese autonoma dello Xinjiang)	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 isituzionale 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 plurimodale 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:	Richiesta di cooperazione tecnologica nell'ambito della realizzazione del Corridoio Logistico Interocceano tra Puerto Cortés (Honduras) e Puerto La Unión (El Salvador) di 378 km di lunghezza, da parte del Ministero delle Opere Pubbliche dell'Honduras nei confronti dell'Anas.	Non è stato possibile attivare la cooperazione tecnologica richiesta, per problemi interni di carattere politico sorti nell'ambito dell'Honduras.		
India:	In applicazione del MoU tra l'Anas e la National Highways Authority of India (NHAI) firmato a Roma il 5 ottobre 2005, prima riunione ufficiale a Roma	Ricerca - sia in ambito italiano che indiano - delle risorse finanziarie occorrenti per lo svolgimento dei n. 5 programmi di cooperazione Anas-NHAI precedentemen-	In data 05-10-2009 è scaduto l'Accordo di Cooperazione Anas-NHAI (Autorità Autostradale Indiana).	



PAESE	Attività nel 2007	Attività nel 2008	Attività nel 2009	Attività nel 2010
	per l'identificazione di n. 5 programmi di cooperazione di Anas nei confronti di NHA. Inoltre, partecipazione alla prima riunione del "Gruppo di Lavoro Congiunto sulle Infrastrutture" istituito nell'ambito della Commissione Mista per la Cooperazione Economica fra l'Italia e l'India, gestita dal Ministero del Commercio Internazionale italiano e dal Ministry of Commerce and Industry indiano.	te identificati e conseguente/ eventuale definizione delle modalità di attuazione/assegnazione.		
Iraq:	Attività per conto MAE (espletata attraverso il CIITI - "Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq") riguardanti l'Iraqi 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).	
Libia:				Nel mese di dicembre 2010, l'Anas S.p.A. si è aggiudicata, in qualità di capofila del raggruppamento di imprese costituito con Progetti Europa & Global S.p.A. e Italsocotec S.p.A., la gara - bandita dall'Ambasciata della Libia a Roma - per l'espletamento dei servizi di "Project Management Consulting" inerenti l'intero processo di realizzazione dell'Autostrada costiera Ras Ejdyer-Emssad (1.750 km). Il contratto ha un valore di 125,5 milioni di Euro e una durata complessiva prevista pari a 72 mesi.
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.		

PAESE		Attività nel 2008	Attività nel 2009	Attività nel 2010
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.			
Panama:	Partecipazione a convegni ed attività correlate tecnico-amministrative per l'ampliamento del canale di Panama e l'acquisizione di commesse nel settore stradale ed autostradale.			
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:	Incontro a Roma (18-04-2007) tra una delegazione Anas ed una delegazione guidata dal Vice Ministro dei Lavori Pubblici del Sud Africa, su indicazione del MIT. Inoltre, partecipazione alla missione imprenditoriale organizzata dal MAE, MCI, MPA, ICE, Confindustria, ABI, SACE e Simest, a Johannesburg/Durban, dal 7 al 13 luglio 2007. Parallelamente a tale missione svoltisi importanti incontri con soggetti	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.		

PAESE	Attività nel 2007	Attività nel 2008	Attività nel 2009	Attività nel 2010
	istituzionali del Sud Africa d'interesse specifico Anas.			
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 Metropolitan.	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'ALCADDIA.	Tuttora in corso attività/negoziazioni volte alla riattivazione degli accordi pregressi stipulati da Anas in Venezuela, compreso il contratto stipulato in data 14-11-2008 tra l'Anas S.p.A. e la Alcaldia Metropolitana de Caracas, riguardante il "Sistema Vial de Caracas".
Vietnam:	Sottoscrizione a Hanoi in data 8 ottobre 2007 del Memorandum di Intenti sul Programma di Cooperazione tra Anas e Vietnam Road Administration (VRA) e svolgimento delle prime riunioni di carattere operativo volte all'identificazione dei temi di cooperazione (disaster management, catasto strade, pianificazione trasportistica, sicurezza stradale)	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

GRI/G3> 2.3

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 all'Ente proprietario delle autostrade 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.

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

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

L'Area Gestionale di 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 articolata in due Unità: Unità Analisi Piani Tariffari, 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 la verifica dei requisiti tecnici per l'aggiornamento annuale delle tariffe.

L'Area Attività Ispettive, oltre che della verifica della qualità del servizio mediante la specifica Unità Qualità del Servizio Autostradale, è responsabile delle attività di vigilanza tecnica e operativa delle Società concessionarie autostradali anche organizzando controlli ispettivi sul territorio e garantendo:

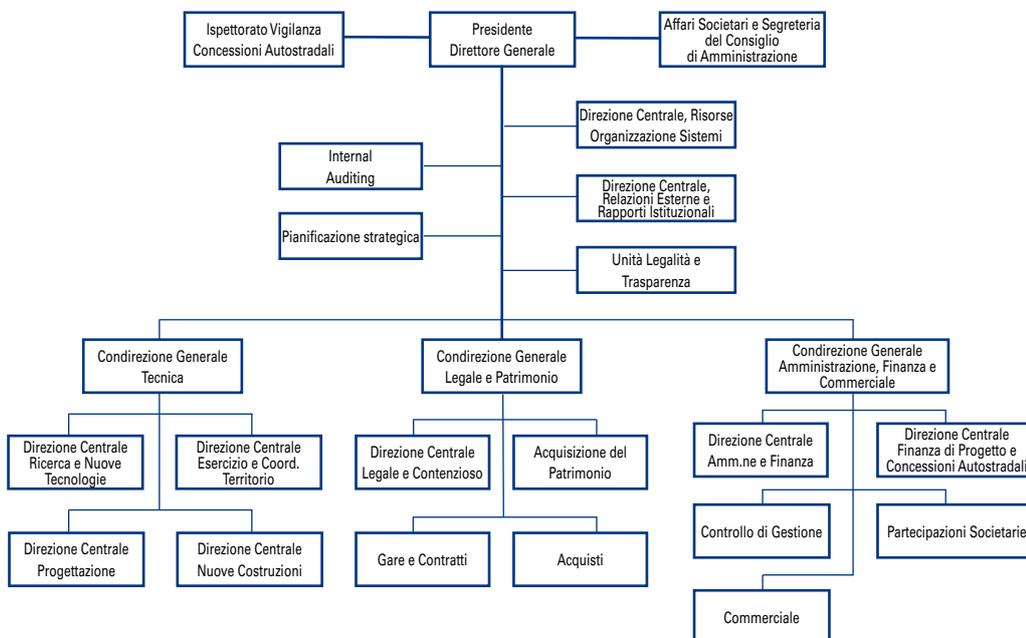
- il coordinamento degli Uffici Ispettivi Territoriali di Genova, Bologna, Roma, Catania e rispettive sezioni distaccate - definendo le linee di indirizzo e la programmazione delle verifiche ispettive - attraverso risorse dedicate a ciascuna area geografica;
- il controllo degli stati di avanzamento 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.

L'attività di controllo dell'Ispettorato si esplica anche attraverso visite ispettive riferite sia all'esercizio autostradale che alle nuove opere.

Nel corso del 2010, l'IVCA ha effettuato 1240 sopralluoghi ispettivi (1073 nel 2009), 846 visite di controllo (708 nel 2009) e 394 visite di ottemperanza (365 nel 2009). A seguito di tali sopralluoghi ispettivi sono state rilevate 4437 "non conformità" dello stato gestionale e manutentivo della rete autostradale. Di queste, 3866 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

1.3.1 Il modello organizzativo



Anas ha una struttura organizzativa divisa in tre principali aree: Condirezione Generale Tecnica, Condirezione Generale Legale e Patrimonio, Condirezione Generale Amministrazione, Finanza e Commerciale. Le tre divisioni sono singolarmente sottoposte alla responsabilità di un Condirettore Generale. Le Direzioni e le Unità Organizzative alle dirette dipendenze del Presidente, invece, sono:

- Ispektorato 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 è sensibilmente influenzato dalle variazioni registrate dal prodotto interno lordo, caratterizzato, in particolare nell'ultimo periodo, da tassi di crescita minori rispetto al quadro degli interventi delineati dalla Strategia di Lisbona nel 2000 e dallo stesso Master Plan dell'Unione Europea. La stessa strategia "Europa 2020" è finalizzata al raggiungimento di obiettivi legati all'attuazione di programmi finalizzati ad un uso efficiente delle risorse, da conseguire anche attraverso la razionalizzazione dei sistemi di trasporto, adeguamenti infrastrutturali che consentano la facilità di accesso ai mercati internazionali, in tale contesto il tema della sostenibilità e della mobilità, accompagnati da un'analisi di lungo periodo delle ricadute sul territorio delle strade, rappresentano i punti focali di attenzione emersi nei recenti incontri della World Road Association (AIPCR).

In tale contesto, le azioni di intervento dell'Anas, in qualità di gestore dell'offerta di trasporto stradale, sono identificate nel lungo termine, nel Piano generale dei Trasporti e nel breve termine, nei Documenti di Programmazione Economica e Finanziaria. Tali piani previsionali sono caratterizzati da scelte prioritarie che identificano 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.

GRI\G3> 4.8

1.3.3 L'identità, la missione e la strategia

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 può essere quindi riassunta nell'attuazione sistematica dei seguenti obiettivi:

- 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

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

La strategia di sviluppo del ruolo Anas delineata nel nuovo Piano Economico Finanziario 2007- 2052 mira a definire un contesto operativo di riferimento chiaro e stabile nel quale la Società possa superare le attuali criticità di carattere finanziario, economico e organizzativo, che ne limitano l'operatività. 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 prevede in particolare l'introduzione del pedaggio su autostrade e strade con caratteristiche autostradali di nuova realizzazione e su selezionate tratte esistenti oggetto di interventi di profondo ammodernamento per adeguare il livello di servizio alle esigenze della domanda.

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

In relazione alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria relative alla rete non pedaggiabile, il Piano Economico Finanziario prevede che la Società, in sostituzione dei trasferimenti da parte dello Stato (c. d. corrispettivi di servizio), sia remunerata secondo logiche di mercato e sulla base di parametri oggettivi, chiari e misurabili, nel rispetto degli obiettivi di recupero di produttività e in relazione agli effettivi fabbisogni di intervento.

Lo sviluppo dei ricavi da mercato consentirebbe già nel medio termine di raggiun-



gere l'obiettivo del deconsolidamento di Anas dal perimetro della Pubblica Amministrazione e conseguentemente, quello di poter di accedere autonomamente al mercato dei capitali per finanziare, anche attraverso fonti alternative ai tradizionali contributi pubblici, la domanda di sviluppo infrastrutturale del Paese senza alimentare ulteriormente il debito pubblico e velocizzandone allo stesso tempo il processo di realizzazione.

La strategia di evoluzione del ruolo di Anas delineata nel Piano 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.

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

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

Il Piano Economico Finanziario 2007-2052, dopo essere stato esaminato nel settembre 2007 dalla 8^a Commissione Permanente della Camera dei Deputati (Ambiente, Territorio, Lavori Pubblici) e nel novembre dello stesso anno dalla 8^a Commissione Permanente del Senato della Repubblica (Lavori Pubblici, Comunicazioni), è tuttora in fase di valutazione per l'approvazione. Tuttavia, gli obiettivi le linee guida in esso delineati hanno già trovato un significativo riscontro nei risultati delle iniziative che la Società ha potuto porre in essere e in alcune recenti disposizioni normative.

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

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

Il complesso di tali misure – che ad oggi risultano ampiamente attuate – ha consentito alla Società di riequilibrare il conto economico e di realizzare nel 2010 - per

il terzo anno consecutivo - un utile di esercizio (ca. 10€/mln) rispetto alle pesanti perdite del 2005 (497 milioni di Euro), di affermarsi come prima stazione appaltante in Italia nel 2007, nel 2008, nel 2009 e nel 2010 e quindi di perseguire nel modo più idoneo la propria missione, ovvero quella di progettare, realizzare, gestire e mantenere la rete stradale e autostradale di interesse nazionale, partecipando così alla modernizzazione del Paese e allo sviluppo dell'economia nazionale.

Inoltre l'integrazione dei canoni di concessione a carico dei concessionari autostradali, disposta dal D.L. n. 78/2009 (art. 19, comma 9-bis) e dal D.L. n. 78/2010 (art. 15, comma 4) in sostituzione dei corrispettivi di servizio corrisposti fino al 2010 per le attività di gestione e manutenzione, ha di fatto reso Anas autonoma sotto il profilo gestionale e finanziario nelle attività di esercizio e manutenzione della propria rete.

L'importo annuo dell'integrazione dei canoni di concessione infatti, insieme con gli altri ricavi propri della Società, consente ormai di considerare le attività di esercizio sostanzialmente coperte da tali ricavi. Pertanto Anas, potendo contare su risorse chiaramente identificate, è oramai autonoma nel programmare con ragionevole anticipo le proprie attività, in una logica imprenditoriale di equilibrio strutturale tra costi e ricavi gestionali.

Non è stato ancora introdotto invece un meccanismo che permetta di remunerare Anas per le attività di sviluppo e manutenzione straordinaria della rete. Sebbene infatti il D.L. n. 78/2010 ha previsto il pedaggiamento di autostrade e raccordi autostradali in gestione Anas - attualmente ancora da individuare con apposito DPCM -, la stessa norma ha disposto che gli introiti generati dal pedaggio vadano a ridurre l'esposizione debitoria dello Stato verso la stessa Anas. Tale norma quindi non incide minimamente sull'attuale modello, in cui i finanziamenti per lo sviluppo e la manutenzione straordinaria della rete sono totalmente a carico dello Stato e pertanto, considerati anche i noti vincoli di finanza pubblica, non risolve il problema dell'autonomia operativa e finanziaria della Società.

La Società quindi sta dando attuazione al Piano degli Investimenti nei limiti delle risorse attribuitele annualmente a titolo di contributi in conto impianti senza poter programmare, come sarebbe necessario, gli interventi di manutenzione straordinaria - spesso connessi alla sicurezza stradale - né quelli relativi a nuovi investimenti.

1.4 La corporate governance

1.4.1 Il sistema di corporate governance

Anas presenta una struttura di governo di tipo tradizionale, articolata in Assemblée 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 del 2010:

Organi e Cariche Sociali 2010	
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 Ing. Gavino Coratza Dott. Stefano Granati
Dirigente Preposto:	Dott. Giancarlo Piciarelli
Collegio Sindacale ²:	
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	Dott. Michele Grasso
Sostituto delegato al controllo	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 e cessato dalla carica il 4 agosto 2011.

2. Nominato dall'Assemblea nel mese di giugno 2010.

In data 4 agosto 2011, è stato emanato, ai sensi dell'art. 36, comma 8, del Decreto-Legge 6 luglio 2011 n. 98, convertito con modificazioni dalla Legge 15 luglio 2011 n. 111, il Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con il quale il Dott. Pietro Ciucci, con decorrenza dalla data del suddetto Decreto, ha assunto la carica di Amministratore Unico di Anas S.p.A., con i più ampi poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione. A decorrere dalla data del medesimo provvedimento il Consiglio di Amministrazione di Anas S.p.A. in carica è decaduto.

1.4.2 L'Assemblea dei Soci

All'Assemblea dei soci sono attribuiti i poteri di:

GRI\G3> 4.4

- approvare il Bilancio;
- nominare gli amministratori ed il Presidente e il Consiglio di Amministrazione;
- nominare i sindaci ed il Presidente del Collegio Sindacale;
- determinare gli emolumenti dei componenti gli organi di amministrazione e controllo;
- 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).

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 di diarie, spettanti agli amministratori nel 2010 sono stati complessivamente pari a €/migliaia 240.

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 2010 vi sono state 12 riunioni.

1.4.4 Il Presidente

GRI\G3> 4.2

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.

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.

Il Presidente, il Dott. Pietro Ciucci, è in carica per il triennio 2009-2011, ricopre anche il ruolo di Direttore Generale.

Nel 2010 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 sono nominati dall'assemblea, durano in carica tre esercizi e scadono alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio del loro mandato (2012), 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;
- 2) vigilare sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- 3) vigilare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e sul suo concreto funzionamento.

Ai sensi di legge, i Sindaci assistono alle sedute del consiglio di amministrazione e alle assemblee.

Il compenso dei Sindaci per l'anno 2010 è stato complessivamente pari a €/migliaia 178.

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

La mission dell'Unità Internal Auditing è quella di assicurare al Vertice aziendale l'adeguatezza, l'affidabilità e la funzionalità del Sistema di Controllo Interno Anas attraverso la realizzazione di audit e monitoraggi presso le Unità Organizzative (UO) centrali e periferiche, finalizzati a verificare la conformità dei processi aziendali alla normativa "esterna" ed "interna", nonché la loro efficacia/efficienza, in linea con gli indirizzi strategici aziendali. In tale contesto l'Internal Auditing svolge il proprio ruolo a supporto della *governance* aziendale verificando - sulla base di una specifica procedura aziendale - il disegno e la piena operatività del Sistema di Controllo Interno a presidio dei rischi aziendali e rilevando i fattori di disallineamento attraverso valutazioni indipendenti.

Nel corso del 2010 l'attività dell'Internal Auditing si è svolta - come negli esercizi precedenti - sulla base di un Piano di audit "*risk - based*", elaborato tenendo conto del grado di rischiosità dei processi e sub-processi dell'Anas, così come percepito dalla Funzione, avvalendosi di una *Gap Analysis* a suo tempo redatta, nonché dell'esperienza acquisita attraverso gli audit svolti negli anni precedenti.

Una parte non secondaria dell'attività ha riguardato i monitoraggi richiesti dall'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. n.231/01 di Anas, finalizzati a verificare l'effettiva applicazione del Modello Organizzativo 231 volto a prevenire i rischi di commissione dei reati previsti dal citato Decreto. Tra i suddetti monitoraggi si segnala in particolare quello riguardante la corretta adozione dei presidi di controllo relativi alle modalità di predisposizione del bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato 2009 di Anas (reati ex art.25-ter del D.Lgs. 231/01).

Si segnala anche l'attività svolta nell'interesse delle società controllate Stretto di Messina S.p.A. e Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.: in favore di quest'ultima è stata, tra l'altro, effettuata nell'anno un'impegnativa attività di *Risk & Control Self Assessment* con riferimento ai processi tecnici della società.

Nell'ambito dei rapporti di collaborazione con il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, nel corso del 2010 sono state svolte - in continuità con il precedente esercizio - le attività di *testing* connesse all'applicazione della Direttiva del Ministero dell'Economia e delle Finanze riguardante il DP. Le

Reporting X
Principio> B6



verifiche sono state eseguite a supporto sia del DP di Anas che di quelli delle controllate in adempimento dei rispettivi contratti di servizio ed hanno riguardato l'effettivo funzionamento dei principali controlli presenti in alcune procedure inerenti l'area amministrativo-contabile e bilancistica.

Più in dettaglio, l'Internal Auditing ha svolto - nell'esercizio 2010 - audit programmati in sede di Piano mirati all'individuazione e valutazione dei rischi e dei relativi controlli inerenti i processi aziendali, con riferimento alle aree di competenza dei Servizi di cui si compone l'Unità (tecnico, verifica materiali e forniture, legale, economico-finanziario, area informatica). Rilevante è stato, tuttavia, anche il peso delle attività di audit "non programmate", ovvero di interventi resisi necessari in seguito ad accadimenti verificatisi nel corso dell'anno. In linea generale dalle attività eseguite non sono emerse fattispecie riconducibili a frodi o elementi che abbiano potuto inficiare la correttezza e veridicità dei dati di bilancio.

In particolare gli audit 2010 hanno interessato 9 processi aziendali, con una focalizzazione su quello più rilevante per l'azienda che riguarda l'esecuzione e il monitoraggio dei lavori. Ciò grazie anche al contributo del Servizio Verifiche Materiali e Forniture che ha il compito di attuare un piano sistematico di controlli, anche presso i cantieri, riguardanti la completezza e l'efficacia delle verifiche su materiali e forniture da parte delle diverse figure preposte (Direttori Lavori, Responsabili del Procedimento, Commissioni di Collaudo, ecc.).

Le relazioni di audit si concludono con l'emissione di suggerimenti/raccomandazioni alla struttura auditata, in cui sono indicate le azioni correttive e/o di miglioramento ritenute necessarie, secondo un approccio volto a prevenire i rischi aziendali e ad orientare le scelte del *management* verso la mitigazione dei rischi stessi, attraverso il rafforzamento del sistema di controllo interno. Sotto questo profilo l'Unità ha proseguito, nell'anno in esame, il processo di affinamento dei *follow-up* con cui viene verificata l'adeguatezza, l'efficacia e la tempestività delle azioni intraprese dal management (*follow-up* "indiretti"). Inoltre, in linea con gli Standard Internazionali e le Guide Interpretative per la Pratica Professionale dell'Internal Auditing emessi dall'*Institute of Internal Auditors*, sono state effettuate specifiche attività di verifica (*follow-up* "diretti") in funzione della significatività dei rilievi emersi, delle raccomandazioni effettuate e delle conseguenze di un eventuale insuccesso delle azioni correttive.

La Funzione svolge anche attività di *forensic auditing* a seguito di segnalazioni ed esposti contenenti riferimenti rilevanti e circostanziati, sovrintende alla predisposizione e gestione dei canali per la ricezione delle segnalazioni suddette, curando le relative attività di istruttoria.

È proseguita nell'anno in rassegna l'attività - di tipo consulenziale - di verifica e valutazione del disegno delle procedure/regolamenti aziendali da emettere, con specifico riguardo alla presenza ed adeguatezza degli idonei meccanismi di controllo, attraverso la partecipazione al "Gruppo di Lavoro Procedure".

L'Internal Auditing ha infine partecipato, con alcune risorse, alle attività del "Gruppo di Lavoro 231" che è stato impegnato, tra l'altro, nella revisione della Parte Speciale C del Modello Anas relativa ai reati ex art. 27 *septies* del Decreto, in materia di salute e sicurezza sul lavoro, il cui adeguamento - in fase di finalizzazione - tiene conto del nuovo assetto organizzativo della Società.

Con riguardo al tema della *Control Governance* l'Unità Internal Auditing, anche

al fine di integrare sinergicamente le attività di controllo, ha intrattenuto rapporti di proficua collaborazione e costante confronto con il Collegio Sindacale, con l'Organismo di Vigilanza 231 (del quale è componente il Responsabile dell'Unità), con il Dirigente Preposto e con la Società di revisione. Particolare rilievo hanno gli scambi informativi con il Collegio Sindacale, svolti attraverso periodici incontri nel corso dei quali il Collegio ha, fra l'altro, richiesto all'Internal Auditing specifici interventi di audit.

Si rammenta infine che l'Unità - in linea con le recenti previsioni normative (legge n. 69/09) - riferisce al Consiglio di Amministrazione a cui sottopone il Piano di Audit ed i suoi successivi eventuali aggiornamenti, nonché flussi informativi periodici in merito alle risultanze delle attività di competenza.

Continua, infine, il percorso di crescita e valorizzazione professionale delle risorse dell'UIA: nell'anno 2010 otto auditor hanno conseguito la certificazione in *Control Self Assessment* (CCSA); tale metodologia, prevista anche dai nuovi Standard della Professione, costituisce un utile strumento nel processo di individuazione dei rischi aziendali e, conseguentemente, nell'identificazione dei controlli da mettere in atto per la loro gestione.

1.4.8 Il Dirigente Preposto

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

- partecipa, di concerto con l'Organizzazione Aziendale, alla predisposizione delle 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 2010 nell'ambito del progetto di aggiornamento ed adeguamento del sistema procedurale, conclusosi con l'ottenimento per le Condirezioni Generali della certificazione di qualità UNI EN ISO 9001:2008, sono state aggiornate le procedure della Direzione Centrale Amministrazione e Finanza e dalla funzione Amministrazione delle Unità Territoriali, redatte ai sensi dei requisiti previsti dalla L. 262/05 e dei principi definiti nel modello adottato dalla Società ai sensi del D.Lgs. 231/01. 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 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.

In tale quadro il Consiglio di Amministrazione dell'Anas – a seguito dell'attività di monitoraggio ex D.Lgs 231/01 effettuata dall'Unità Internal Auditing – nella seduta del 4 novembre 2010 ha provveduto ad integrare il Codice Etico prevedendo il divieto a carico del personale dipendente di accettare o tener conto di raccomandazioni o segnalazioni a favore o in danno di partecipanti o interessati di procedure di affidamento di lavori, servizi o forniture, di autorizzazione di subappalti o contratti assimilati, di un procedimento di contenzioso o di selezioni interne e/o esterne di personale.

1.4.10 L'Organismo di Vigilanza

GRI/G3> SO2, SO4, SO8 Come noto, il D.Lgs. 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 specifici reati ("reati-presupposto"), posti in essere nell'interesse o a vantaggio dell'ente, contemplando, tra l'altro, una pluralità di misure anche cautelari, patrimoniali ed interdittive, a carico degli enti medesimi.

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. Tale Modello costituisce un complesso di regole, strumenti e condotte ragionevolmente idoneo a prevenire le condotte penalmente rilevanti poste in essere dall'Ente attraverso soggetti "apicali" o sottoposti alla loro direzione/vigilanza.

In particolare, 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.

Si evidenzia inoltre che Anas – al fine di rendere più efficace l'azione dell'Organismo di Vigilanza - ha provveduto a nominare, sia a livello centrale che 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 o concussione, i Referenti sono tenuti, nell'esercizio delle loro funzioni, a segnalare tali accadimenti all'OdV che, anche per il tramite dell'Unità Internal Auditing, provvede ad effettuare le opportune verifiche.

Nell'anno 2010, l'Organismo di Vigilanza ha posto in essere, in continuità con gli esercizi precedenti, una serie di iniziative finalizzate ad un efficace monitoraggio, adeguamento ed aggiornamento del Modello stesso.

Con riguardo all'aggiornamento si evidenzia che nel periodo in esame sono state emanate/revisionate numerose procedure aziendali volte a "coprire" alcune aree societarie "sensibili" al rischio-reato 231, procedure che costituiscono parte integrante del Modello stesso, rappresentando fondamentali presidi di controllo relativi alle citate aree sensibili. Fra le procedure pubblicate nell'anno in rassegna si segnalano in particolare quelle relative al "Modello Organizzativo e Gestionale"



Reporting X
principio > B7

(M.O.G.), per la prevenzione dei reati in materia di sicurezza e tutela della salute sul lavoro, elaborato ai sensi dell'art. 30 del decreto legislativo n. 81/2008.

Si precisa che l'OdV, attraverso il Gruppo di Lavoro 231, valuta l'adeguatezza delle nuove procedure con riguardo ai presidi posti per prevenire la commissione dei reati 231. In tale contesto nell'esercizio 2010 sono state esaminate n. 46 procedure ai fini della suddetta valutazione.

È inoltre in fase di aggiornamento la Parte Speciale C del Modello - relativa ai reati ex art. 27 *septies* del Decreto, in materia di salute e sicurezza sul lavoro - il cui adeguamento tiene conto del nuovo assetto organizzativo della Società.

Con riguardo alle attività di vigilanza e monitoraggio sull'attuazione e rispetto del Modello Organizzativo, si segnala preliminarmente, tra le iniziative nel periodo, che il Responsabile dell'Organismo di Vigilanza ha avviato una attività di "testing 231" presso i principali Compartimenti, preordinata a verificare il livello di conoscenza ed il grado di attuazione del Modello, ovvero del sistema organizzativo e procedurale della Società, comprensivo dei principi cui si ispira la politica aziendale e, conseguentemente, del Codice Etico. Nel corso del 2010 sono state effettuate verifiche presso due sedi periferiche (Direzione Regionale per la Sicilia e Compartimento per la Viabilità della Toscana).

Inoltre, su richiesta dell'OdV, sono stati eseguiti dall'Unità Internal Auditing quattro audit (cd. "monitoraggi 231") finalizzati, in particolare, alla verifica dell'osservanza dei quattro principi-cardine enunciati nel Modello: esistenza di norme e procedure formalizzate, corretto esercizio dei poteri di firma e delle deleghe, segregazione dei compiti e tracciabilità degli atti. Ad esito dei monitoraggi su processi o sub-processi considerabili a rischio-reato, sono stati evidenziati gli aspetti suscettibili di miglioramento e forniti i relativi suggerimenti alle strutture aziendali competenti.

Quanto all'attività di formazione l'OdV si è attivato per una più capillare diffusione del Modello: a riguardo si evidenzia che nell'anno in esame è stato erogato il corso di formazione "Il D.Lgs. 231/01: quadro normativo e modello di organizzazione, gestione e controllo adottato da Anas S.p.A.". Tale corso, realizzato con il supporto della DCROS (Centro per l'Alta Formazione e VD Sistemi Informativi e Impianti) e fruibile in modalità e-learning dal personale Anas appartenente alle categorie dei dirigenti e dei quadri, ha interessato nell'anno 1.397 dipendenti, sia di Direzione Generale che degli Uffici Territoriali, rispetto ad un target di 1.700 unità. Tra le caratteristiche del corso - che è proseguito nei primi mesi del 2011 - merita segnalare la tracciabilità delle attività svolte finalizzata alla certificazione del percorso formativo.

Sul tema in esame si segnala che è stato realizzato uno specifico intervento formativo ed informativo - coordinato dall'Unità Centrale di Coordinamento della Sicurezza (DCROS) - rivolto al personale interessato dall'applicazione delle citate procedure ex art. 30 del D.Lgs. n. 81/2008. Il progetto formativo - che ha interessato tutte le Unità Territoriali - si è concluso nel dicembre 2010.

Si rammenta al riguardo che la formazione costituisce uno strumento imprescindibile per un'efficace implementazione del Modello e per la diffusione dei principi del D.Lgs. 231/01, al fine di una ragionevole prevenzione dei reati ivi previsti. Nell'ambito dei flussi informativi con le strutture aziendali, si segnalano infine gli incontri con l'Unità Centrale di Coordinamento Sicurezza volti anche alla definizio-

ne di un migliore assetto organizzativo delle strutture interessate al tema della sicurezza sul lavoro, in linea con le prescrizioni normative vigenti (D.Lgs. 81/2008). Si segnala infine che nell'anno 2010 l'Organismo non ha ricevuto segnalazioni, né ha promosso sanzioni per non conformità a disposizioni contenute nel Modello 231 e nel Codice Etico.

1.4.11 La Corte dei Conti

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

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

Il controllo della Corte dei Conti sull'Anas, esercitato attraverso un Magistrato delegato, 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 societari previsti dalla legge e dallo statuto (es.: collegio sindacale, società di revisione legale, organismo di vigilanza, internal auditing, dirigente preposto), consiste nel dover tenere conto della natura pubblica degli interessi perseguiti da Anas, nonché della natura pubblica di gran parte delle risorse da essa gestite, che non può non esigere il rispetto di rigorosi parametri di economicità di gestione e di razionalità economica delle scelte.

Il Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo sull'Anas assiste alle sedute delle assemblee, dei consigli di amministrazione e dei collegi sindacali di Anas. L'attività di controllo, 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 dei Conti, in un'adunanza della Sezione Controllo Enti, adotta collegialmente una pronuncia nella quale effettua le proprie valutazioni sulla gestione finanziaria dell'Anas. La delibera che approva la Relazione della Corte dei Conti 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

Al suo terzo anno di attività, l'Unità Legalità e Trasparenza, articolazione aziendale alle dirette dipendenze del Presidente, ha svolto la sua attività attraverso un sinergico raccordo con le Prefetture territorialmente interessate e le forze di Polizia competenti, con le quali predispone i Protocolli di Legalità, individuando le forme di controllo preventivo più idonee anche in ragione degli endemismi criminali che caratterizzano il territorio.

Reporting X
principio > B1



Più in generale, nel quadro delle competenze attribuitele, l'Unità garantisce il monitoraggio degli adempimenti prescritti dalla legislazione antimafia da parte dei compartimenti, con procedure di informazione e trasmissione documentale. Sostanzialmente, nel corso del 2010 sono proseguite e definitivamente consolidate le attività per la realizzazione e la messa a punto di una Banca Dati a livello centrale, implementando l'opera di censimento di tutti i soggetti (Imprese e Ditte individuali) colpiti da provvedimenti interdettivi antimafia (tipici o atipici) e che, per tale ragione, sono stati allontanati o nella fase di "prequalifica" o in quella più avanzata "dell'esecuzione del contratto", con la conseguente estromissione, per queste ultime, dai cantieri.

Nel 2010 è inoltre continuato il monitoraggio degli adempimenti prescritti dalla legislazione antimafia. In particolare: (i) programmi di formazione rivolti alle istituzioni coinvolte nel processo di monitoraggio dei fenomeni di corruzione (polizie e gruppi interforze), (ii) controllo dei dati di natura finanziaria (tracciamento dei dati finanziari) sulla filiera dei subappaltatori, (iii) azioni di backup presso le Prefetture competenti territorialmente, delle transazioni finanziarie intrattenute con i subappaltatori, (iv) inserimento nei bandi di gara e nei capitolati speciali d'appalto di riferimenti ai protocolli di legalità.

Fino al 31.12.2010 l'Anas, in stretto raccordo con le Prefetture, i Contraenti Generali gli appaltatori ordinari nonché alcune concessionarie autostradali (Centropadane, Sitaf e Sat Livorno), sull'intero territorio Nazionale ha sottoscritto 34 Protocolli di Legalità, 6 dei quali nel corso del 2010:

- 7 Protocolli di Legalità a valenza regionale (Valle D'Aosta, Piemonte, Emilia Romagna, Toscana, Friuli, Sardegna e Sicilia);
- 12 Protocolli di Legalità a valenza provinciale (Imperia, Benevento, Isernia, Potenza, Brescia, Perugia, Viterbo, Campobasso, Vibo V. Caserta e Crotone, La Spezia);
- 15 Protocolli di Legalità più 4 Atti Aggiuntivi, relativi a opere c.d. di interesse strategico (Salerno-Reggio Calabria, SS 106 Jonica, Catania-Siracusa, SS 640 di Porto Empedocle, SS 38 Sondrio, Trasversale delle Serre, Centropadane 1° e 2° lotto, Potenza, Piacenza, SAT Livorno).

Inoltre sono state definite le procedure per la sottoscrizione di: 4 Protocolli a valenza regionale (Lazio, Abruzzo, Emilia Romagna e Veneto), 6 Protocolli di Legalità per singola opera (SS 640 ag/CL, Cosenza, Palermo, Catania, Sondrio e Savona), 1 Protocollo di Legalità con Società Concessionaria SITAF.

Un contributo importante, inoltre, è stato fornito dall'Unità nel corso dell'effettuazione dei sopralluoghi e dell'individuazione delle modalità di impiego volte alla dislocazione dei militari dell'esercito a tutela dei cantieri più soggetti ad atti intimidatori nei confronti delle maestranze e dei mezzi aziendali impiegati per l'esecuzione dei lavori di adeguamento dell'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria. Sempre nel quadro della sicurezza fisica dei cantieri, l'Unità è stata coinvolta nel progetto di realizzazione di una rete di videosorveglianza dei siti interessati dai lavori.

Anche nel corso del 2010 l'Unità Legalità e Trasparenza ha partecipato attivamente alla politica di prevenzione delle infiltrazioni mafiose, attraverso la organizzazione di workshop formativi con le forze di Polizia ed audizioni presso il Comitato di Coordinamento per l'Alta Sorveglianza sulle Grandi Opere.



Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria - Battipaglia - Opera strutturale principale, direzione ingresso A3



Strada Statale 27 "Del Gran San Bernardo" - Viadotto La Clusaz





CAPITOLO 2

La Responsabilità Economica





2.1 La Responsabilità Economica

Per Anas gli obiettivi di servizio si integrano con quelli di performance economica. La sintesi dei precedenti due aspetti conduce alla ricerca dell'efficienza operativa e delle opportunità di crescita.

I risultati dell'esercizio concluso rappresentano per Anas il proseguimento dell'attuazione di una strategia volta al raggiungimento dell'obiettivo dell'autonomia finanziaria, perseguito principalmente attraverso una logica di razionalizzazione privilegiando criteri volti all'efficienza delle risorse impiegate nello sviluppo del *core business*. Anas vorrebbe dimostrare come il graduale riassetto organizzativo degli ultimi anni può produrre un progressivo risanamento economico e finanziario nonché una produzione di valore per l'azionista e per la molteplicità di stakeholder con cui la società intrattiene le sue relazioni.

Il 2010 registra un incremento positivo dell'utile che risente di un sensibile miglioramento della redditività operativa che passa da €/migliaia -105.760 del 2009 a €/migliaia -48.027 del 2010 per effetto del maggior utilizzo dei fondi in gestione effettuato a seguito della riclassifica dei versamenti in conto aumento capitale sociale da patrimonio netto a contributi in conto impianti ai fini della copertura degli ammortamenti calcolati sulle opere previste nel Contratto di Programma 2003-2005, così come disciplinato dall'art. 4, comma 19 del DL 78/2010. In generale la redditività operativa è migliorata per effetto di una più puntuale ed attenta gestione aziendale.

La seguente tabella riepiloga i principali indicatori economici e finanziari del triennio 2008 – 2010 (in questo capitolo "il triennio"):

Tabella 2.1 - Principali risultati economici ed indicatori							
Importi in €/migliaia							
		2010	2009	2008	Var. Assoluta Triennio	Var. % Triennio	Var. % Media Triennio
Dati economici	Differenza tra valore e costi della produzione	-48.027	-105.760	1.955	-49.982	> - 100 %	> - 100 %
	EBITDA	140.002	115.101	210.677	-70.675	-33,5%	-19%
	Utile netto	10.151	5.320	3.530	6.621	> 100 %	> 100 %
Dati patrimoniali	Patrimonio netto	2.681.291	4.205.996	4.191.503	-1.510.212	-36%	-24%
Principali indicatori	R.O.I. - Return on Investment (%)	-0,15%	-0,35%	0,01%	0,00	> - 100 %	> - 100 %
	R.O.E. - Return on Equity (%)	0,38%	0,13%	0,08%	0,00	> 100 %	> 100 %
	R.O.D. - Return on Debts (%)	0,4%	1,96%	1,88%	-0,01	-79%	-51%
	(Passività a medio lungo termine + Patrimonio Netto)/ Immobilizzazioni (%)	185,03%	200,59%	193,49%	-0,08	-4%	-3%
	Indice di indebitamento (%)	7,98%	13,37%	14,41%	-0,06	-45%	-31%
Dati operativi	Numero dei dipendenti	6.661	6.692	6.630	31	0,47%	0,31%

I principali indicatori economici sopra esposti mostrano un decremento medio percentuale nel triennio dell'EBITDA pari a 33,5%, ossia il margine al lordo degli ammortamenti e dei relativi utilizzi dei fondi in gestione che da €/milioni 211 del 2008, passa ad €/milioni 115 del 2009, per poi aumentare fino ad €/milioni 140,00



del 2010. Il ROE, indicatore sintetico che esprime la remunerazione del capitale di rischio nel triennio ha subito un incremento costante passando da 0,08% del 2008, a 0,13% nel 2009 fino allo 0,38% del 2010. La redditività delle attività, misurata mediante l'indicatore ROI, rispetto al biennio 2008-2009 in cui si era verificata una riduzione del reddito operativo ed un incremento dei beni gratuitamente devolvibili che ha fatto registrare una flessione del ROI passando da 0,01% a -0,35%, nel biennio 2009-2010, tale indicatore migliora e passa da -0,35% a -0,15% per effetto del miglioramento del reddito operativo.

2.2 La produzione del valore aggiunto

Il modello di rendicontazione del bilancio sociale si focalizza sul concetto del valore aggiunto con il quale si rende evidente l'effetto economico che l'attività d'azienda ha prodotto sulle principali categorie di stakeholder.

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, di seguito specificatamente individuati:

- ◆ 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 e sponsorizzazioni;
- ◆ gli istituti di credito finanziari sotto forma di interessi connessi a finanziamenti erogati;
- ◆ le società appaltatrici, veicolo per la realizzazione delle infrastrutture viarie.

La tabella 2.2 espone, per il triennio 2008 – 2010, la creazione del valore aggiunto, misura sintetica dell'incremento di valore che si verifica nell'ambito della produzione e distribuzione di beni e servizi grazie all'intervento dei fattori produttivi: capitale e lavoro.

Tabella 2.2 - La formazione del Valore Aggiunto			
<i>Importi in €</i>			
VALORE AGGIUNTO GLOBALE	2010	2009	2008
A) Valore della produzione	1.592.961.838	1.332.984.727	1.292.806.228
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	729.037.018	706.723.911	716.367.440
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	12.192.779	9.509.091	620.821
Altri ricavi e proventi	737.528.790	505.650.157	462.709.288
<i>Ricavi della produzione tipica</i>	<i>1.478.758.587</i>	<i>1.221.883.159</i>	<i>1.179.697.549</i>
Ricavi per le produzioni atipiche	114.203.251	111.101.568	113.108.679
B) Costi intermedi della produzione	682.714.680	629.478.026	592.547.754
Consumi di servizi, materie prime, sussidiarie e di consumo	12.807.388	11.864.258	10.688.583
Costi per servizi	490.658.846	466.198.213	450.328.396
Costo per godimento beni di terzi	17.682.264	13.724.120	10.604.699
Accantonamento per rischi ed oneri	117.299.666	127.402.186	106.861.016
Variazione delle rimanenze mat. prime, sussidiarie, di consumo e merci	785.633	513.742	2.755.783
Oneri diversi di gestione	43.480.883	9.775.507	11.309.277
VALORE AGGIUNTO CARATTERISTICO LORDO	910.247.158	703.506.701	700.258.474
C) Componenti Accessori e Straordinari	70.556.879	144.364.447	40.544.480
+/- Saldo della gestione accessoria	69.166.210	136.065.279	74.819.570
Ricavi accessori	69.161.787	136.059.380	74.833.902
Costi accessori (Oneri/Proventi su cambi)	4.423	5.899	-14.332
+/- Saldo della gestione straordinaria	1.390.669	8.299.168	-34.275.090
Ricavi straordinari	53.119.611	38.773.384	33.509.827
Costi straordinari	-51.728.942	-30.474.216	-67.784.917
VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO	980.804.037	847.871.148	740.802.954
Ammortamenti	565.603.702	425.861.840	335.070.362
VALORE AGGIUNTO GLOBALE NETTO	415.200.335	422.009.308	405.732.592

Il Valore Aggiunto Globale Netto generato e distribuito da Anas è rimasto nel triennio sostanzialmente invariato segnando un incremento nel triennio del 2,3%.

Nel biennio 2008-2009: l'incremento realizzato di circa il 3,5%, è 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).

Nel biennio 2009-2010: il decremento del Valore Aggiunto Globale Netto, pari a 6,8 €/milioni, è dovuto essenzialmente agli effetti apportati al valore aggiunto globale lordo dalla variazione del saldo della gestione accessoria (-66,9 €/milioni) e dalla variazione del saldo della gestione straordinaria (-6,9 €/milioni), effetti più che compensati da un aumento sensibile del valore aggiunto caratteristico lordo, che risente degli effetti dell'incremento del valore della produzione (circa 260 €/milioni) e dei costi intermedi della produzione (circa €/milioni 53).

2.3 La distribuzione del valore aggiunto

La tabella 2.3 evidenzia come nel triennio 2008-2010 il Valore Aggiunto è stato distribuito tra i vari portatori d'interesse, i quali, anche se in misura diversa, hanno beneficiato dell'aumento di ricchezza originata dall'attività di Anas.

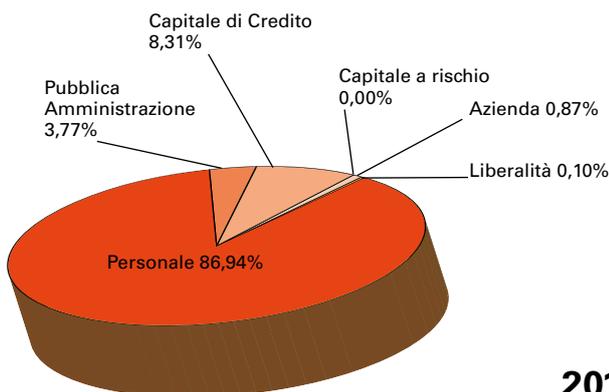
GRI/G3>
EC1

50

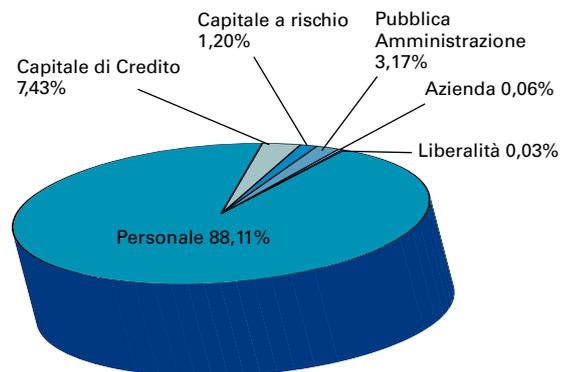
Tabella 2.3 - La distribuzione del Valore Aggiunto

Importi in €						
DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO	2010	2009	2008	% su V.Aggiunto 2010	% su V.Aggiunto 2009	% su V.Aggiunto 2008
+ A) Remunerazione del personale	383.750.680	371.839.337	352.756.043	92,43%	88,11%	86,94%
1. Personale non dipendente	4.868.892	3.887.756	1.197.962			
2. Personale dipendente	378.881.788	367.951.581	351.558.080			
- Remunerazioni dirette	294.840.416	288.532.030	276.420.286			
- Remunerazioni indirette	84.041.371	79.419.551	75.137.795			
+ B) Remunerazione della Pubblica Amministrazione	15.655.142	13.361.249	15.315.623	3,77%	3,17%	3,77%
1. Imposte dirette	6.815.408	1.927.467	5.246.038			
2. Imposte indirette	8.839.734	11.433.782	10.069.585			
+ C) Remunerazione del capitale di credito	5.563.787	31.356.472	33.723.865	1,34%	7,43%	8,31%
1. Oneri per capitale a breve termine	5.563.787	31.356.472	33.723.865			
2. Oneri per capitale a lungo termine	-	-	-			
+ D) Remunerazione del capitale di rischio	8.000.000	5.054.238	-	1,93%	1,20%	0,00%
Dividendi	8.000.000	5.054.238	-			
+ E) Remunerazione dell'Impresa	2.150.738	266.012	3.529.561	0,52%	0,06%	0,87%
Variazioni riserve	2.150.738	266.012	3.529.561			
+ F) Liberalità esterne	79.988	132.000	407.500	0,02%	0,03%	0,10%
Erogazioni liberali	-	-	21.000			
Sponsorizzazioni	79.988	132.000	386.500			
VALORE AGGIUNTO GLOBALE NETTO	415.200.335	422.009.308	405.732.592	100,00%	100,00%	100,00%
Ammortamenti e svalutazioni	565.603.702	425.861.840	335.070.362			
VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO	980.804.037	847.871.148	740.802.954			

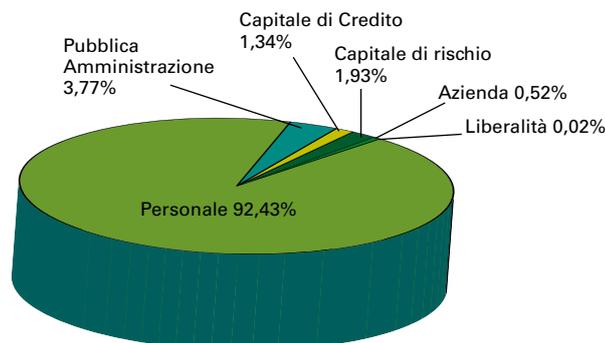
2008



2009



2010



Nel triennio la quota più consistente del valore aggiunto netto è stata mediamente distribuita al Personale sotto forma di salari e stipendi ed altri costi indiretti. L'incremento costante della quota distribuita al personale è ascrivibile principalmente all'aumento del numero medio dei dipendenti e agli incrementi salariali derivanti da C.C.N.L. e scatti di anzianità.

La quota distribuita alla Pubblica Amministrazione, nel triennio in media pari al 3,58% del totale valore aggiunto globale lordo, è rimasta sostanzialmente invariata.

Il Capitale di Credito ha assorbito in media nel triennio il 5,71% del valore aggiunto, registrando dal 2008 al 2010 una progressiva riduzione. Si segnala in particolare quale causa di tale andamento per il biennio 2009-2010 la variazione in diminuzione degli interessi di mora per lavori (€/milioni 25,8). Tale riduzione è ascrivibile all'accantonamento degli interessi passivi collegati a contenziosi su strade in concessione Anas, effettuato a partire dall'esercizio 2009, come spiegato nella nota integrativa al bilancio al 31 dicembre 2010.

Circa il 1,93% (in costante crescita nel triennio) del valore aggiunto è stato destinato nel 2010 alla remunerazione del Capitale di Rischio dell'impresa tramite la distribuzione dei dividendi al Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF).

La Remunerazione dell'Impresa riflette l'andamento degli accantonamenti a riserva e la politica del dividendo seguita.

Infine, una quota non significativa del valore aggiunto è destinato a favore delle comunità locali attraverso Liberalità, di cui si da conto specificatamente nella relazione sociale.

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 2010 rispetto al 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 (beni gratuitamente devolvibili) per complessivi €/milioni 2.191,4.

Tabella 2.4 - Investimenti realizzati - Beni gratuitamente devolvibili

Investimenti realizzati	2010	2009	2008	2007	2006
€/migliaia	14.902.257	12.710.811	10.849.091	8.753.977	6.678.484

I costi sostenuti per lavori riferibili alla realizzazione di nuove opere stradali ed autostradali e per lavori di manutenzione straordinaria su strade ed autostrade

in concessione, che al 31/12/2010 non sono ancora ultimati, sono pari a €/milioni 4.662,9.

Gli investimenti nella rete autostradale ammontano a complessivi €/milioni 4.154,8, mentre gli investimenti nella rete stradale ammontano ad €/milioni 6.084,5. Nel 2010 si registra un incremento netto degli investimenti nella rete autostradale per €/milioni 1.571, mentre l'incremento degli investimenti nella rete stradale è pari ad €/milioni 1.204,3.

Nel 2010 non sono stati effettuati dall'Anas investimenti di natura finanziaria.



Autostrada Grande Raccordo Anulare di Roma - Pannello a messaggio variabile



CAPITOLO 3

La Responsabilità Ambientale





Mezzi di soccorso Anas



3.1 Anas e il suo rapporto con l'ambiente

La costruzione di strade è essenziale per potenziare lo sviluppo e la crescita economica di una società. Le strade, in modo efficace, spostano merci e persone e sono uno degli elementi centrali del settore dei trasporti.

Esistono tuttavia diversi impatti negativi sull'ambiente derivanti sia dagli effetti della presenza fisica della strada sul territorio quali, ad esempio, l'utilizzo del suolo, le emissioni in atmosfera, la produzione di rifiuti, l'inquinamento acustico, sia dagli aspetti strettamente legati al processo di costruzione, che includono l'erosione del suolo, l'inquinamento delle acque superficiali dovuta alle materie prime di costruzione, la deviazione dei corsi idrici, la deforestazione. Tali impatti possono avere conseguenze tanto di breve termine quanto di lungo termine, e richiedono dunque una significativa attenzione da parte di progettisti, costruttori e gestori delle strade.

In un'ottica di sviluppo sostenibile tutti gli impatti devono essere attentamente individuati e valutati già prima della costruzione di una strada al fine di minimizzarne gli effetti sia sull'ambiente sia sulla popolazione umana. Inoltre, tali effetti devono essere costantemente monitorati e, quando possibile, contenuti e mitigati.

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. Il gestore stradale è infatti chiamato a soddisfare le esigenze di mobilità nella maniera più efficiente e sostenibile, interfacciandosi quindi in modo diretto con la matrice ambientale.

GRI\G3> 1.2

Per la tipologia di attività che conduce, Anas determina sull'ambiente impatti diretti, ovvero impatti che sono di sua diretta responsabilità e che sono associati all'ordinaria gestione delle strutture aziendali (fra cui la direzione centrale, i compartimenti e le diverse sedi dislocate sul territorio nazionale), dai viaggi di lavoro effettuati dal personale alle attività associate alla gestione della rete stradale e autostradale. I principali impatti sono il consumo di materie prime e di risorse naturali, la produzione di rifiuti, il consumo di energia e l'emissione di gas climalteranti.

Vi sono poi gli impatti indiretti, che sono invece associati alle numerose attività che Anas appalta a soggetti esterni, sia per la costruzione di nuove infrastrutture stradali sia per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale esistente. Tali impatti si configurano come preponderanti rispetto a quelli associati alle attività di diretta competenza di Anas, per natura stessa delle attività condotte: le attività di cantiere e di manutenzione richiedono risorse, materie prime ed energia e generano scarichi e rifiuti in misura decisamente più ampia e significativa rispetto alle sole attività di ufficio, che caratterizzano l'attività diretta di Anas. Nonostante ciò, Anas si adopera nello svolgere attività di controllo diretto dell'intera filiera di realizzazione degli interventi infrastrutturali in capo alle società realizzatrici delle opere, ed è dunque nella posizione di indirizzare le scelte di tali società verso una gestione ambientale responsabile.

Per questo motivo Anas, coerentemente con le principali impostazioni metodologiche internazionali esistenti, si impegna non solo a focalizzare l'attenzione sugli

impatti diretti, ma anche ad analizzare e laddove possibile rendicontare gli impatti indiretti. La prima conseguenza di ciò è stato l'avvio di un dialogo con alcuni dei principali fornitori per impostare con loro una raccolta dei dati ambientali che fosse uniforme sull'intero territorio nazionale.



Figura 3.1 – Casa cantoniera Anas

Nell'intento di operare concretamente nella direzione di una gestione responsabile delle attività, riduzione degli impatti ambientali, prevenzione dell'inquinamento e miglioramento continuo delle proprie prestazioni ambientali, nel 2010 Anas ha avviato il processo di definizione ed implementazione, entro il 2012, di un Sistema di Gestione Ambientale certificabile secondo la norma internazionale UNI EN ISO 14001:2004. Tale progetto riguarderà per il 2011 la Direzione Centrale e 5 compartimenti dislocati sul territorio nazionale, presso i quali si condurrà l'analisi ambientale iniziale e la definizione delle necessarie procedure ed istruzioni operative.

È attualmente in corso di approvazione la Politica Ambientale di Anas (documento elaborato nel 2010), a dimostrazione dell'impegno del management nella direzione di un operato sostenibile.

Il profondo intento di operare con impegno per la salvaguardia dell'ambiente si traduce nella pratica in tutte le diverse fasi delle attività svolte da Anas. La progettazione di nuove opere coniuga principi di protezione dell'ambiente e di uso responsabile delle risorse; in fase di realizzazione, sono previste attività di controllo e monitoraggio dei lavori, volte a quantificare tipicamente gli impatti in termini di inquinamento dell'acqua, del suolo, dell'aria e di emissioni sonore nella fase antecedente, contemporanea e successiva alla costruzione dell'opera.

In fase di gestione e coordinamento della rete esistente, si sono fatte strada tematiche quali il risparmio energetico, l'efficienza dei consumi e la produzione di energia rinnovabile. Trova spazio anche l'attività di ricerca e sviluppo 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.

L'ambiente trova quindi spazio in maniera trasversale tra tutte le fasi del ciclo di vita dell'opera stradale e l'importanza di tale tematica per Anas aumenta con l'accrescere della consapevolezza rispetto agli impatti delle proprie attività. Allo stato attuale, l'obiettivo primario è rappresentato dal rispetto della normativa ambientale di settore¹.

GRI\G3> 4.11

3.2 La compatibilità ambientale delle nuove opere

L'inserimento delle opere stradali nell'ambiente naturale e urbano genera un insieme di effetti (impatti ambientali) sul territorio, influenzando sui diversi comparti ambientali e paesaggistici e alterando l'ecosistema dei luoghi attraversati. È tanto più evidente l'importanza delle attività di valutazione, contenimento e mitigazione dell'impatto sull'ecosistema se si considerano le strade e autostrade nelle zone protette. Di seguito sono riportati i chilometri di strade gestite da Anas che attraversano le aree protette o aree ad elevata biodiversità:

GRI\G3>
EN11

- 651,4 km nei Parchi Nazionali;
- 115,3 km nei Parchi Regionali;
- 4 km circa nei Parchi Naturali;
- 141,1 km nei Siti Natura;
- 27,1 km nei Parchi Fluviali;
- 6,3 km nei Parchi archeologici.

Come anticipato, la tematica ambientale viene presa in considerazione in tutte le attività di Anas: dalla fase di progettazione dell'opera stradale, a quelle di costruzione, gestione ed esercizio, ed infine alla fase di ricerca di soluzioni efficaci ed innovative. Il presente capitolo è sviluppato sulla base di tale considerazione, tracciando le modalità di gestione degli aspetti ambientali nelle diverse attività di Anas.

3.2.1 La progettazione e lo studio di fattibilità

Anas gestisce il ciclo completo delle attività di progettazione e di controllo per le nuove opere stradali. Gli interventi stradali vengono seguiti, a partire dallo studio di fattibilità, attraverso i vari livelli progettuali (preliminare, definitivo, esecutivo)

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.

sino alla fase di appalto per la realizzazione delle opere. L'attività di controllo comprende anche la fase di verifica delle progettazioni redatte dagli aggiudicatari di Appalti Integrati o di Contraenti Generali.

In questi compiti rientrano anche lo sviluppo della progettazione degli interventi della Legge Obiettivo e la progettazione dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria. Tutte le attività sono svolte nell'ambito di un Sistema di Gestione della Qualità certificato secondo la norma UNI EN ISO 9001:2008.

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

Gli interventi infrastrutturali oggetto di progettazione nel corso del 2010 sono presentati nella tabella sottostante, raggruppati secondo la tipologia di attività tecnica effettuata. I dati esposti sono confrontati con quelli dei due anni precedenti.

Tabella 3.1 - Interventi oggetto di progettazione nel triennio 2008-2010

	Preliminari			Definitivi			Esecutivi		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010
	N.	N.	N.	N.	N.	N.	N.	N.	N.
Progettazioni sviluppate internamente	8	17	7	6	16	16	4	0	1
Indirizzo e controllo della progettazione svolta all'esterno	7	18	7	19	27	15	2	3	4
Istruttoria tecnica della progettazione svolta all'esterno	8	6	6	17	22	16	9	1	0
Istruttoria delle progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	0	0	0	0	1	1	12	18	17
Progettazione e controllo per conto di Società partecipate Anas	0	0	0	8	2	4	2	1	0
TOTALE	23	41	20	50	68	52	29	23	22

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

L'importanza crescente che Anas sta attribuendo a questa fase progettuale si pone peraltro in linea con il nuovo Regolamento dei Lavori Pubblici (D.P.R. 5/10/10 n.207) che ha introdotto all'art. 14 i contenuti dello Studio di Fattibilità tra i quali "la descrizione, ai fini della valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e della compatibilità paesaggistica dell'intervento, dei requisiti dell'opera da progettare, delle caratteristiche e dei collegamenti con il contesto nel quale l'inter-

vento si inserisce, con particolare riferimento alla verifica dei vincoli ambientali, storici, archeologici, paesaggistici interferenti sulle aree o sugli immobili interessati dall'intervento, nonché l'individuazione delle misure idonee a salvaguardare la tutela ambientale e i valori culturali e paesaggistici".

Lo Studio di Fattibilità rappresenta quindi una delle fasi progettuali in cui 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 necessari per la scelta della soluzione ottimale. L'individuazione di questi criteri di scelta è legata ad approfondite analisi territoriali, ambientali e paesaggistiche.

3.2.1.1 *Gli studi di fattibilità alla base dei Project Financing*

Nel corso dell'anno 2010, tra le attività relative alla fase di fattibilità degli interventi, si segnalano le verifiche tecniche in relazione a studi di fattibilità sviluppati come base di proposte di Finanza di Progetto (Project Financing).

Per quanto riguarda le analisi squisitamente ambientali tali verifiche sono state focalizzate sia sugli elaborati di prefattibilità ambientale, sia sulla verifica della quantificazione delle risorse destinate, nel quadro economico, agli interventi di mitigazione ambientale.

In particolare, nel 2010 sono state analizzate le seguenti proposte di finanza di progetto:

- realizzazione e gestione della variante alla S.S. 16 nel tratto compreso tra Bari e Mola di Bari;
- tangenziale di Catania: lavori di ammodernamento ed adeguamento al D.M. 05.11.01 della sezione stradale nel tratto tra lo Svincolo di S. Gregorio e lo Svincolo Primosole della Tangenziale Ovest di Catania;
- collegamento autostradale Bari-Brindisi-Lecce.

Nei progetti sopra indicati la percentuale di risorse destinate agli interventi di mitigazione ambientale, rispetto all'importo totale dei lavori, è risultata superiore al 2%.

3.2.1.2 *La scelta dei tracciati e l'intermodalità*

Strettamente correlato alle tematiche relative alla sostenibilità ambientale è l'approccio progettuale che, in particolare in ambito metropolitano, deve andare nella direzione di favorire la "co-modalità" e l'intermodalità. Questo è il fine che si sta perseguendo in molte progettazioni in essere e, in primis, nel progetto del bypass autostradale dell'area metropolitana romana meridionale.

Il progetto, già illustrato nello scorsa edizione del Bilancio di sostenibilità, è proseguito nel corso del 2010 attraverso lo sviluppo dello studio di fattibilità per l'individuazione di un corridoio plurimodale di collegamento tra A1 dir, corridoio tirrenico meridionale (Nuova Pontina), Autostrada Roma-Fiumicino e A12.

Lo studio ha un obiettivo quello di focalizzare l'attenzione sulle aree sud-ovest e sud-est al fine di individuare, sia in termini trasportistici che territoriali che ambientali, il migliore corridoio stradale in alternativa al GRA (Grande Raccordo An-

lare), per favorire l'accessibilità all'Aeroporto di Fiumicino dall'area metropolitana, quella periurbana e quella autostradale. La necessità di studiare questo nuovo collegamento è legata:

- alla trasformazione funzionale subita dal GRA che, stante le modifiche territoriali ed urbanistiche di Roma, ha nel corso degli anni assunto il ruolo di autostrada urbana con i relativi livelli di congestione che caratterizzano soprattutto l'area che si intende studiare;
- alla mancanza di un asse diretto autostradale tra la A12 e la A1, che consenta sia il collegamento dell'Aeroporto di Fiumicino a nord ed a sud di Roma che lo spostamento dei traffici di attraversamento dal GRA, decongestionando l'attuale anello e favorendo i collegamenti tra l'Aeroporto e l'area metropolitana romana.

L'obiettivo dello studio è anche quello, alla luce delle proposte progettuali e dei programmi delle altre Società coinvolte nel progetto (ATAC, RFI, ADR²), di favorire l'intermodalità ottimizzando l'utilizzo di tutte le infrastrutture dirette all'Aeroporto di Fiumicino con un duplice obiettivo sia di natura trasportistica che ambientale. Gli studi in corso evidenziano che il progetto allo studio, pur presentando notevoli complessità sia sotto il punto di vista territoriale/urbanistico che sotto il punto di vista ambientale ed archeologico, può divenire una grande occasione per rivisitare il sistema della mobilità nelle aree interessate dall'intervento, per valorizzare la qualità dei territori attraversati, rendere fruibili le aree di pregio lambite, riqualificare a livello ecologico e paesaggistico gli spazi aperti residui attraversati. Di tale progettazione, a titolo esemplificativo, si riporta lo schema degli scambi intermodali previsti per ciascuna ipotesi di tracciato ed una scheda di sintesi dove sono indicati i criteri di valutazione dei vari tracciati in funzione della possibilità o meno di favorire l'accesso alla città con mezzi alternativi all'automobile.

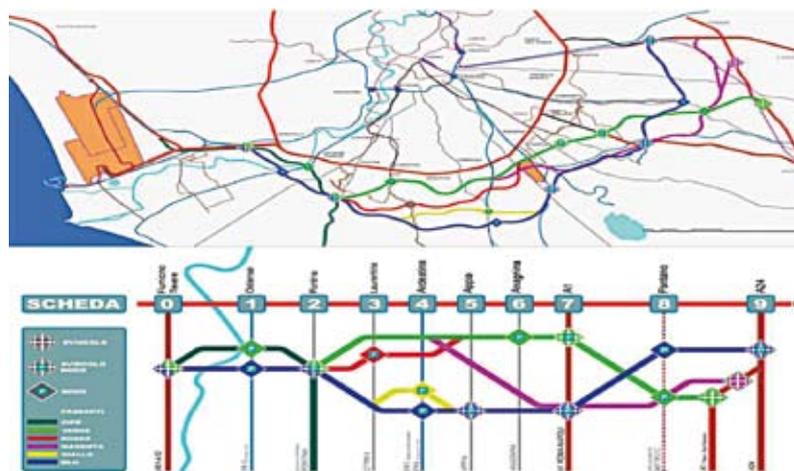


Figura 3.2 – Abaco dei nodi di scambio

2. ATAC: azienda trasporto collettivo dell'area metropolitana romana; RFI: Rete Ferroviaria Italiana; ADR: Aeroporti di Roma.

Valorizzazione dell'effetto tra by-pass e rete della mobilità collettiva, attraverso il ricorso alle coincidenze, opportunità territoriali legate alla mobilità

Livello delle coincidenze

- **Alto:** intersezione e scambio possibile con viabilità consolare, linea ferroviaria, corridoio del trasporto pubblico, linee locali o extraurbane.
- **Medio:** intersezione e scambio possibile con viabilità consolare, nessuna linea ferroviaria, corridoio del trasporto pubblico, linee e locali o extraurbane.
- **Basso:** soltanto linea ferroviaria

Valorizzazione dell'effetto sistema nell'ottica dell'ottimizzazione dei tempi di spostamento, opportunità territoriali legate alla mobilità

Livello delle isocrone nell'ottica del raggiungimento di determinare infrastrutture

- Le infrastrutture considerate sono il GRA express, la cintura ferroviaria, l'Aeroporto di Fiumicino, la Stazione Termini e Tiburtina.
- Si esprime la capacità (in **Alto-Medio-Basso**) contenendo a 2-3 le rotture di carico di far crescere l'accessibilità alle grandi strutture della mobilità di rete della città.

Valorizzazione delle relazioni morfologiche reciproche tra by-pass e territorio attraversato, opportunità di integrazione paesistico-ambientale e di salvaguardia e bonifica paesistico-ambientale

Livello di continuità delle relazioni

- Si esprime la capacità di adottare soluzioni morfologiche reciproche tra giacitura dell'opera e morfologia attraversata che guardino alla possibilità che tale infrastruttura non costituisca delle relazioni con il territorio, promuovendo l'accessibilità ai territori con valorizzazione delle risorse ambientali, storiche e archeologiche e la bonifica e salvaguardia ambientale.
- **Alto:** Galleria artificiale discontinua, viadotto; **Medio:** Raso/trincea; **Basso:** Rilevato/raso

Valorizzazione delle relazioni tra ipotesi di aree di nodo e funzioni esistenti e previste e peculiarità locali reciproche tra by-pass e territorio attraverso (ottica da quadro progettuale, compensazioni localizzative)

Livello di continuità delle relazioni

- Si esprime la capacità (in **Alto-Medio-Basso** in base alla prossimità al nodo) di entrare in un effetto sistema delle reti di funzioni sul territorio, soprattutto nell'ottica di coglierne le vocazioni esistenti con la possibilità di creare economie di scala diversa, diminuendo i tempi di accessibilità

Valorizzazione delle relazioni tra ipotesi di aree di nodo e le disponibilità di aree da sopralluogo

Livello di prossimità e di disponibilità fisica delle aree rispetto alle ipotesi di localizzazione

- Si esprime la capacità (in **Alto-Medio-Basso**) in base a:
- Aree libere in prossimità dell'ipotesi nodo (500-1000 mt)
- Aree parzialmente libere che non si trovano in prossimità del nodo (max 1000-2000 mt)

3.2.1.3 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;
- utilizzo di segnaletica a messaggio variabile con sorgenti luminose a LED.



Figura 3.3 - Esempio di dotazione impiantistica in galleria



Figura 3.4 - Esempio di dotazione impiantistica in galleria

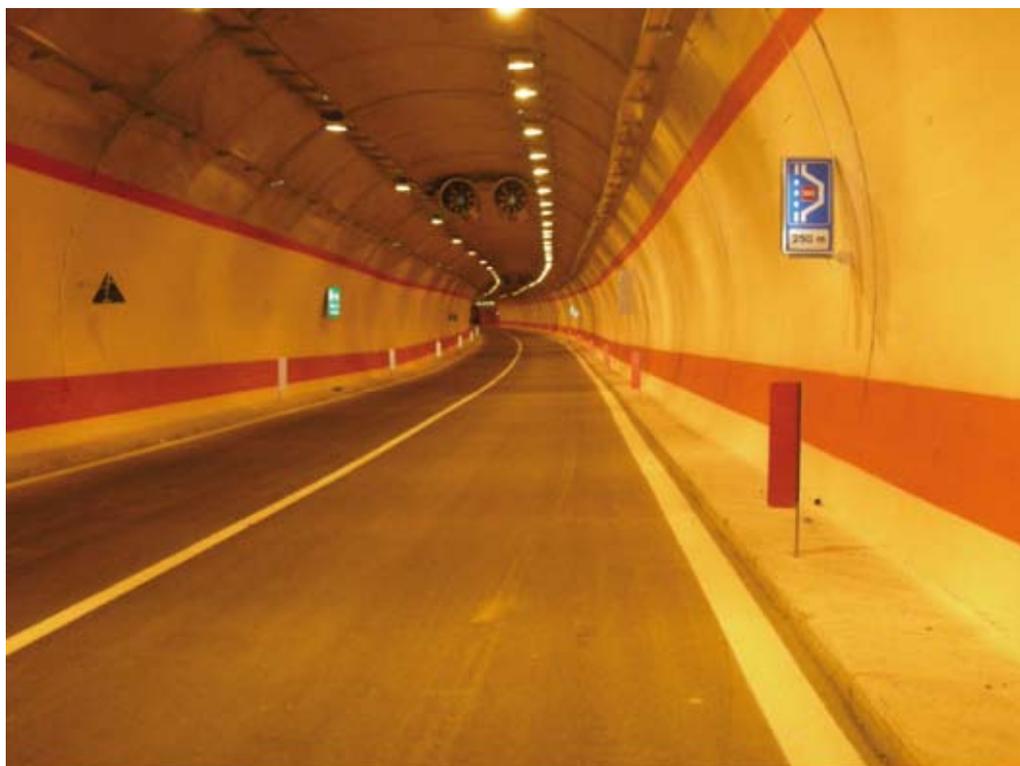


Figura 3.5 - Esempio di dotazione impiantistica in galleria

3.2.1.4 La sicurezza nella progettazione di gallerie

Il problema della sicurezza nelle gallerie stradali ha assunto rilevanza sociale in conseguenza dei sinistri verificatisi negli ultimi anni in diverse strutture dislocate lungo la rete stradale transeuropea.

In tale contesto il D.lgs. 264/06, che recepisce la Direttiva 2004/54/CE promulgata dal Parlamento Europeo e concernente i Requisiti Minimi di Sicurezza per le Gallerie Stradali della Rete Transeuropea, individua gli obiettivi di sicurezza da perseguire, identifica un insieme di parametri di sicurezza da considerare, fissa gruppi di requisiti minimi di sicurezza da soddisfare. Tramite le Linee guida per la progettazione della sicurezza nelle gallerie stradali Anas ha reso pratica l'applicazione del Decreto succitato, dettagliando i requisiti minimi impiantistici e strutturali e descrivendo analiticamente il modello di Analisi di Rischio definito dalla legge.

Le Linee Guida ottemperano alle normative vigenti specifiche ed in particolar modo al D.M. del 5/11/2001 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti regolante le norme geometriche e funzionali per la costruzione delle strade oltre alle indicazioni fornite da Anas mediante ulteriori Circolari. Il Testo, da intendersi come manuale per la buona progettazione della sicurezza nelle gallerie stradali, supera gli ambiti del D.lgs., il quale trova applicazione sulle tratte TERN (ovvero i corridoi europei), e descrive le modalità progettuali per la messa in sicurezza delle gallerie Anas già in esercizio o di futura realizzazione su qualunque tratta.

Nell'ultima revisione sono stati introdotti un adeguamento alla evoluzione tecnologica, una sezione specifica per le infrastrutture in esercizio, un approfondimento della Metodologia di Analisi di Rischio. La nuova edizione tiene anche conto degli

GRI\G3->
SO1

atti della Commissione Permanente Gallerie istituita presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con l'introduzione della nuova figura del Responsabile Sicurezza Gallerie, nominato dagli enti proprietari.

3.2.2 La valutazione d'impatto ambientale

La procedura di VIA (Valutazione d'Impatto Ambientale) è basata sul principio dell'azione preventiva, per cui il migliore approccio per la realizzazione di un'opera consiste nel prevenire gli impatti negativi legati alla realizzazione del progetto anziché combatterne successivamente gli effetti. La VIA è dunque concepita per dare informazioni in merito alle conseguenze ambientali di un'azione prima che la decisione venga adottata, e si configura come una procedura tecnico-amministrativa volta alla formulazione di un giudizio di ammissibilità sugli effetti stessi sull'ambiente globale, inteso come l'insieme delle attività umane e delle risorse naturali.

In linea con quanto previsto dalla legislazione vigente, le VIA per le opere di cui Anas è stazione appaltante individuano gli impatti significativi delle infrastrutture stradali sulla popolazione, sui diversi comparti ambientali, sulla biodiversità, sul clima e sul paesaggio, 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. La tabella seguente riporta una mappatura dei progetti in fase autorizzativa (procedure VIA aperte, in itinere, chiuse) aggiornata al 31 dicembre 2010.

Tabella 3.2 - Progetti in fase autorizzativa al 31-12-2010			
Progetto	Livello di progetto ³	Procedura autorizzativa	Data inizio procedura
VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA PROCEDURA VIA (ART. 20 D.Lgs 152/06 e s.m.i.)			
SS 106 "Jonica" Messa in sicurezza tratto dal km 489+500 al km 491+000	P	Verifica di Assoggettabilità	01/08/2008
Tangenziale nord di Reggio Emilia Prolungamento SS 9 "Emilia" Tratto Prospero Strinati - Corte Tegge	P	Verifica di Assoggettabilità	26/11/2009
Raccordo Autostradale Siena-Firenze - Messa in sicurezza dal km 0+000 al km 56+500 - tratto Siena - Poggibonsi	P	Verifica di Assoggettabilità	26/11/2009
Autostrada Salerno-Reggio Calabria Tronco 3 Tratto 2 Lotto 2 dal km 369+800 al km 383+000 Nuovo svincolo Laureana di Borrello e collegamento Pedemontana Gioia Tauro	P	Verifica di Assoggettabilità	24/06/2010
Completamento della Complanare di Bologna Tratto Bologna San Lazzaro-Ponte Rizzoli Carreggiata Nord dal km 21+700 al km 29+000	P	Verifica di Assoggettabilità	17/09/2010

3. P = Preliminare; D = Definitivo; E = Esecutivo

Progetto	Livello di progetto ³	Procedura autorizzativa	Data inizio procedura
PROCEDURA VIA E LOCALIZZAZIONE SU PROGETTI PRELIMINARI (ART. 165-183-184-185 D.Lgs 163/06)			
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 riavvio 04/03/2008
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 Mangano (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 10-12 da Crotone Aeroporto a Passo Vecchio. Tratto 6 da Gabella a Mandatoriccio Lotti 1-8	P	Istruttoria VIA	30/01/2008
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
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



Progetto	Livello di progetto ³	Procedura autorizzativa	Data inizio procedura
PROCEDURA VIA SU PROGETTI DEFINITIVI (ARTT. 23-24-25-26 D.Lgs 152/06 e s.m.i.)			
SS 16 "Adriatica" Variante tratto compreso tra il km 193+000 (Comune di Bellaria) ed il km 219+500 (Comune di Misano Adriatico)	D	Istruttoria VIA	15/02/2010
PROCEDURA VIA SU PROGETTI DEFINITIVI (ART. 167 D.Lgs 163/06 e s.m.i.)			
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 4 - Parte I dal km 259+700 (Galleria Muoio) al km 279+700 (svincolo di Rogliano escluso)	D	Istruttoria VIA	27/10/2010
Accessibilità Valtellina: SS 38 "dello Stelvio" Lotto IV - Nodo di Tirano - tratta A (svincolo di Biancone-svincolo La Ganda) e tratta B (svincolo La Ganda-Campone in Tirano)	D	Istruttoria VIA	01/12/2010
PARERE (ART. 9 D.M. 150/07)			
SS 9 "Emilia" Variante di Casalpusterlengo Richiesta chiarimenti su prescrizioni	E	Istruttoria VIA	24/06/2010
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 3° - parte 1° dal km 139+000 al km 148+000 Piano di monitoraggio ambientale	E	Istruttoria VIA	26/07/2010
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	E	Istruttoria VIA	12/11/2010

Anas è inoltre impegnata a verificare la compatibilità ambientale delle nuove opere, qualora esse siano frutto di progettazioni redatte dagli aggiudicatari di appalti integrati e contraenti generali nonché a fornire supporto tecnico-specialistico per le perizie di variante che si rendano necessarie in corso di esecuzione.

La tabella seguente riporta l'elenco dei progetti per i quali al 31 dicembre 2010 risultavano attive procedure di verifica (verifica di ottemperanza di opere appaltabilità, verifica di attuazione).

Tabella 3.3 - Procedure di verifica in corso al 31-12-2010

Progetto	Livello di progetto	Procedura autorizzativa
VERIFICA DI OTTEMPERANZA		
SS 9 "Emilia" - variante di Casalpusterlengo	Definitivo	Verifica di Ottemperanza
SGC E 78 Grosseto/Fano. Tronco Selci Lama - S. Stefano Gaita - Lotti 5/6/7/8/9/10	Definitivo	Verifica di Ottemperanza
Itinerario A12/Pontina/Appia "Corridoio intermodale integrato Pontino", tratte Roma (Tor de' Cenci) - Latina (Borgo Piave) e Cisterna - Valmontone con le opere connesse	Definitivo	Verifica di Ottemperanza
Variante alla SS 7 "Appia" in Comune di Formia (Pedemontana)	Definitivo	Verifica di Ottemperanza
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 3 - Parte I dal km 139+000 al km 148+000	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 6 dal km 423+300 (svincolo di Scilla incluso) al km 442+920 - tratto Campo Calabro - Reggio Calabria Variante tecnica ai siti di deposito	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 4b dal km 286+000 (svincolo di Altilia Grimaldi escluso) al km 304+200 (svincolo di Falerna incluso) Variante relativa all'allineamento altimetrico delle carreggiate	Esecutivo	Variante ai sensi art.169 D.Lgs 163/09
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 1 dal km 53+800 (svincolo di Sicignano incluso) al km 82+300 (svincolo di Atena Lucana escluso)	Esecutivo	Verifica di Attuazione



Progetto	Livello di progetto	Procedura autorizzativa
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 2 dal km 108+800 (Viadotto Calore) al km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso)	Esecutivo	Verifica di Attuazione
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 4b dal km 286+000 (svincolo di Altilia Grimaldi escluso) al km 304+200 (svincolo 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
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
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

3.2.3 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 possibile dell'opera nel paesaggio, operando scelte progettuali che, oltre alla primaria funzione di fruizione ed accessibilità del territorio, consentano uno

sviluppo equilibrato del paesaggio, tenendo conto della necessità di mantenere ed accrescere i suoi caratteri peculiari senza alterarne il valore acquisito.

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

GR\G3>
EN26

Talora si parla anche di **Compensazione Ambientale**, riferendosi ad opere di miglioramento ambientale che vanno a compensare gli impatti residui non mitigabili determinati dall'infrastruttura sull'ambiente; possono comprendere, ad esempio, 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;



Aspetto ante operam



Aspetto post operam con mitigazioni

Figura 3.6 - Esempio di simulazione di inserimento paesaggistico di uno svincolo (Raccordo Siena - Firenze)



Aspetto ante operam



Aspetto post operam con mitigazioni

Figura 3.7 - Esempio di simulazione di inserimento paesaggistico di un viadotto (Raccordo Siena - Firenze)

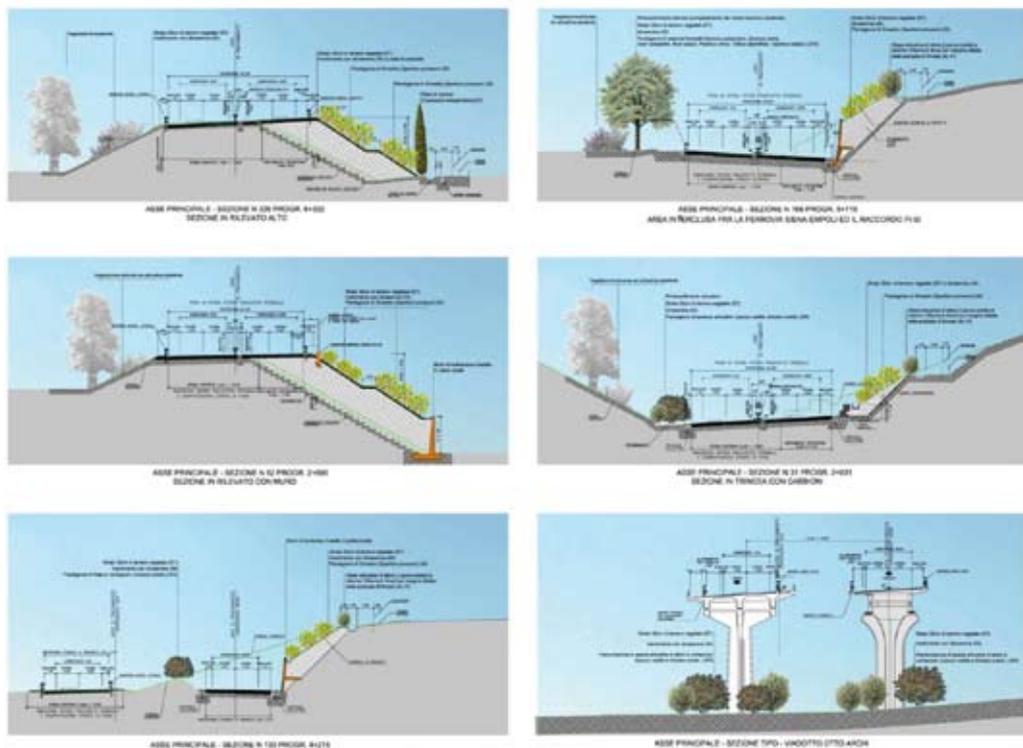


Figura 3.8 - Interventi di mitigazione ambientale - sezioni tipo (Raccordo Siena - Firenze)

- mitigazione del rumore attraverso l'utilizzo di asfalto fonoassorbente e barriere acustiche;

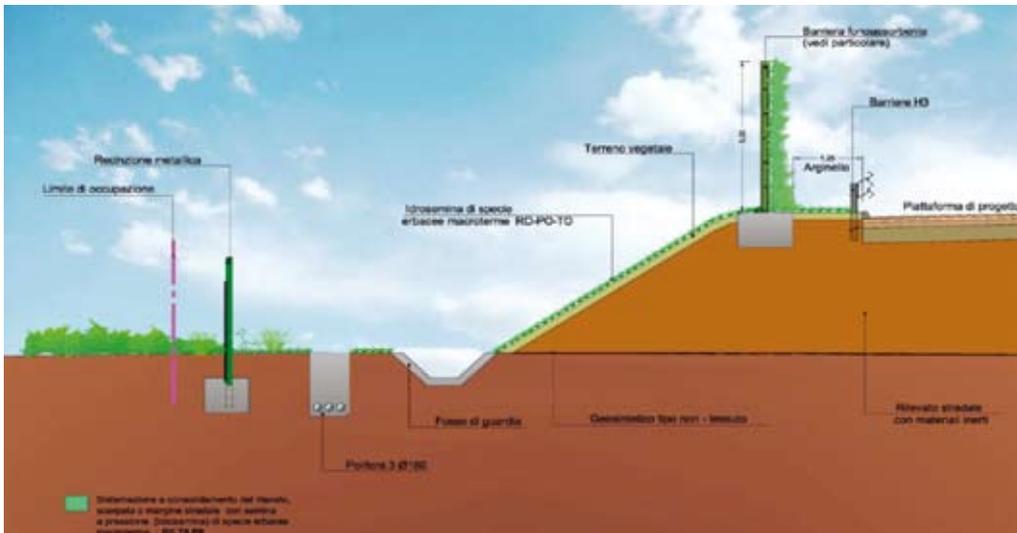


Figura 3.9 - Esempio rilevato con opere a verde e barriera fonoassorbente

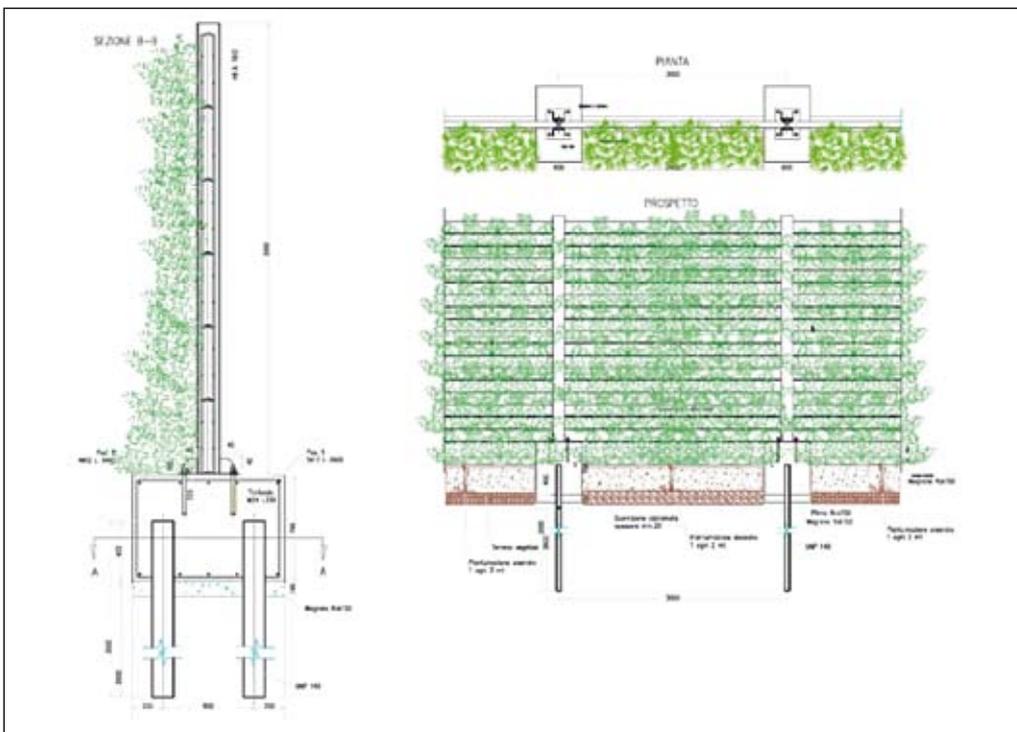


Figura 3.10 - Particolare barriera fonoassorbente

- riduzione dell'inquinamento dell'aria mediante barriere vegetali antipolvere;
- mantenimento della connettività tramite ecodotti e sottopassi faunistici;
- trattamento delle acque di piattaforma con vasche di trattamento degli sversamenti accidentali e delle acque di prima pioggia.

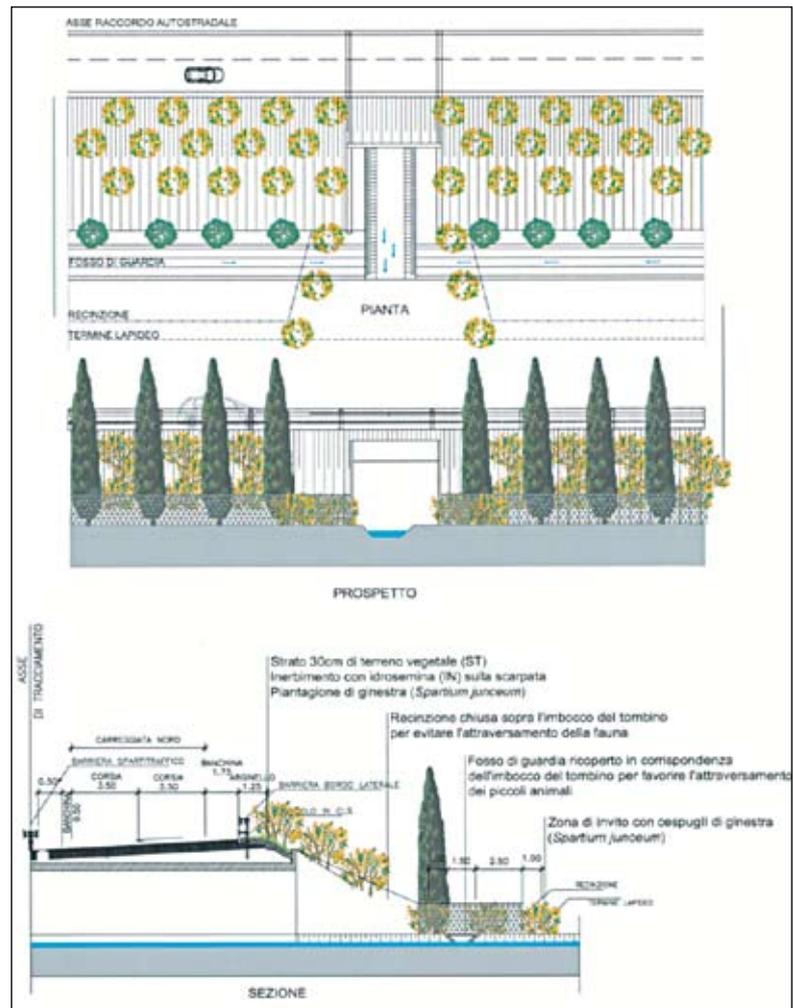
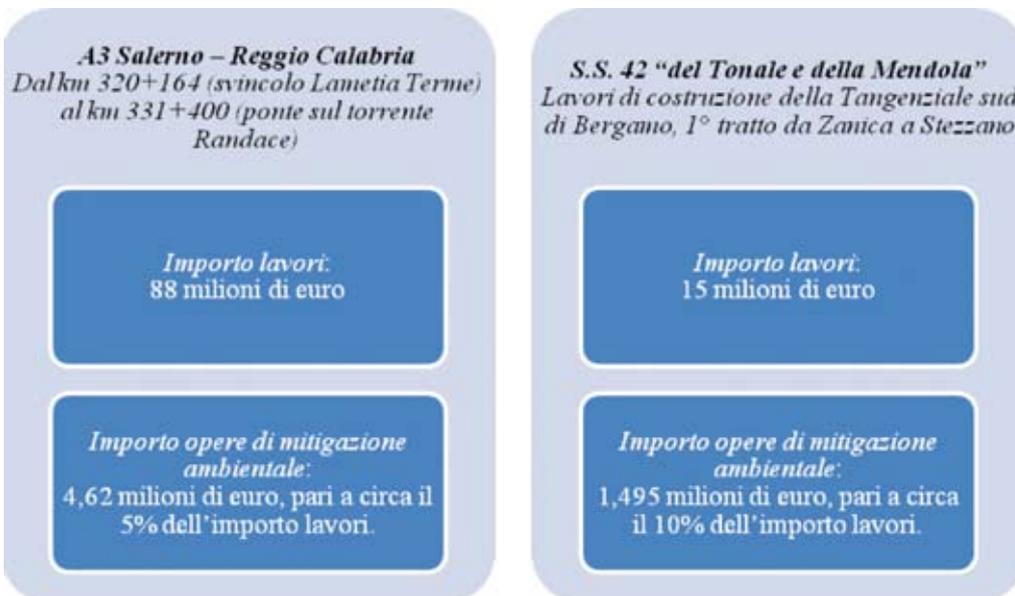


Figura 3.11 - Esempio di sottopasso faunistico

I costi di Mitigazione e Compensazione Ambientale

Con l'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. Si tratta in genere di interventi relativi a: barriere antirumore, opere a verde, passaggi faunistici, dune antirumore, rimodellamento morfologico, vasche di raccolta delle acque di prima pioggia.

Tra le attività in corso si ritiene significativo riportare gli importi relativi alle opere di mitigazione e compensazione ambientale per due interventi avviati all'appalto nel corso del 2010 con valori variabili dal 5% al 10% dell'importo totale dei valori.



3.2.4 La costruzione e la gestione ambientale dei cantieri

I progetti di realizzazione di nuove strade sono seguiti in Anas 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.

La gestione degli aspetti ambientali di carattere indiretto è prevista attraverso l'inserimento di nuove sezioni specifiche nei capitolati d'appalto. Nel corso del 2010 è stato elaborato il testo base da utilizzare per gli appalti integrati per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori (capitolato speciale d'appalto per lavori stradali); esso comprende tra l'altro l'obbligo per il fornitore di:

- possedere una certificazione ambientale ISO14001 o EMAS;
- predisporre ed attuare un Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA);
- predisporre ed attuare un Manuale di Gestione Ambientale dei cantieri.

L'approvazione del testo base è prevista per il 2011.

Per gli interventi di installazione di lampade a tecnologia LED, si faccia riferimento al paragrafo 3.5.2 - L'energia.

3.2.5 Il monitoraggio

La realizzazione di un'opera può richiedere due tipi principali di **monitoraggio**, ovvero il **monitoraggio sullo stato dei lavori** e il **monitoraggio ambientale**.

Il primo consiste nell'attuare controlli diretti ed indiretti volti a valutare lo stato di avanzamento delle attività. Si conducono dunque 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. Si fa inoltre uso del Sistema Informativo Lavori (SIL) che permette di individuare eventuali criticità.

Nel caso in cui l'obiettivo sia la valutazione degli impatti ambientali associati alla realizzazione di un'opera, si conduce invece il monitoraggio ambientale. Esso richiede la realizzazione di periodiche analisi a campione realizzate sulle diverse matrici ambientali per la misura di parametri biologici, chimici e fisici.

Le misurazioni si avvalgono di tecniche analitiche e strumentazioni calibrate secondo la vigente normativa ambientale.



Figura. 3.12 - Stazione di campionamento automatico per materiale particolato

La raccolta e l'analisi dei dati avviene nel corso delle fasi antecedenti alla costruzione e durante la realizzazione dell'opera, al fine di rilevare prontamente eventuali situazioni non previste e/o criticità ambientali, di attuare tempestivamente le necessarie azioni correttive e 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). A seconda dei risultati emersi dallo Studio di Impatto Ambientale, le componenti ambientali oggetto del monitoraggio possono essere differenti, anche se 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.



Figura 3.13 - Furgone attrezzato per il monitoraggio della qualità dell'aria

La tabella seguente riporta l'elenco dei progetti per i quali al 31 dicembre 2010 era attivo il monitoraggio ambientale (ante operam/in itinere/post operam). Per ulteriori approfondimenti si veda il paragrafo 3.3.2.

Tabella 3.4 - Progetti con monitoraggio attivo al 31-12-2010		
Regione	Progetti	Fase
Campania	Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 53+800 (svincolo di Sicignano incluso) al km 82+300 (svincolo di Atena Lucana escluso) Macrolotto 1	Post Operam
Campania / Basilicata	Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 108+800 (Viadotto Calore) al km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso) Macrolotto 2	In Opera
Basilicata	Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria dal km 139+000 al km 148+000 Macrolotto 3 - Parte I	Ante Operam
Calabria	Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria dal km 173+900 al km 185+000 Macrolotto 3 - Parte III	Ante Operam
Calabria	Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 294+600 (svicolo di Altiglia Grimaldi escluso) al km 304+200 (svincolo di Falerna incluso) Macrolotto 4b	In Opera
Calabria	Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 393+500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (svincolo di Scilla escluso) Macrolotto 5	In Opera

Regione	Progetti	Fase
Calabria	Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 423+300 (svincolo di Scilla incluso) al km 442+900 (fine autostrada) Macrolotto 6	In Opera
Lombardia	Accessibilità Valtellina: SS 38 "dello Stelvio" - Variante di Morbegno – Lotto 1 stralcio 1 dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio Valtellino.	In Opera
Sicilia	Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19 - Adeguamento a 4 corsie della SS 640 "di Porto Empedocle" nel tratto dal km 9+800 al km 44+400	In Opera
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	In Opera
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	In Opera
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	In Opera
Puglia	Variante esterna alla città di Lecce dall'innesto SS 613 all'innesto alla SS 16	Post Operam

Il monitoraggio ambientale nella fase di esecuzione è previsto, allo stato attuale, solo per le grandi opere soggette alla procedura di 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 nel futuro, Anas intende creare nei prossimi anni un sistema di memorizzazione, consultazione e analisi dei dati, tramite l'implementazione di un database che consenta la raccolta di tutti i dati provenienti da attivi e futuri monitoraggi ambientali; tale attività andrà di pari passo con l'implementazione di un sistema di gestione ambientale conforme alla normativa UNI EN ISO 14001:2004, illustrata nel paragrafo 3.1.

3.3 I cantieri ed il rapporto col territorio

Benché l'attività di Anas risulti spesso appaltata esternamente, il suo rapporto col territorio rimane forte ed indissolubilmente legato alla costruzione di nuove strade ed alla loro manutenzione, grazie anche all'opera svolta dai Compartimenti per la viabilità.

Nei paragrafi successivi sono riportate le descrizioni di due cantieri particolarmente significativi per gli aspetti ambientali e per il legame col territorio; da ultimo, si descrive l'attività quotidiana di tre Compartimenti con particolare attenzione alle interazioni con l'ambiente.

3.3.1 Il cantiere della S.S. 24 del Monginevro

La strada

Nel corso dei lavori complementari alle Olimpiadi di Torino 2006 è stato previsto l'*Adeguamento della S.S. 24 del Monginevro nel tratto Cesana Torinese – Claviere*.

Il cantiere, attivo da marzo 2005, ha consegnato, come da progetto iniziale, il primo tratto di strada ammodernato mediante l'allargamento della carreggiata stradale in sede a dicembre 2005 e la prima galleria (di Claviere) a luglio 2007. La consegna finale della seconda galleria (di Cesana) era prevista anch'essa per il 2007 ma nel settembre 2006, durante i lavori di scavo (rimanevano solamente 106 ml di galleria da scavare), è stata incontrata una vena di amianto (si veda box); gli accertamenti quantitativi condotti sui campioni di roccia prelevati al fronte hanno confermato una presenza di fibre di amianto tale da classificare come rifiuto pericoloso il materiale di scavo.



Figura 3.14 – Imbocco di monte della galleria di Cesana

Conseguentemente, i lavori sono stati immediatamente interrotti per evitare danni alla salute dei lavoratori e della popolazione circostante, e all'ambiente esterno. Anas si è immediatamente attivata per porre rimedio alla situazione e consentire l'ultimazione della galleria in condizioni di sicurezza. In meno di tre anni, grazie all'ottima collaborazione instaurata con gli Enti coinvolti (tra cui Comuni di Cesa-



na T.se e Claviere, Provincia di Torino, Regione Piemonte ed ASL), è stato possibile elaborare un progetto dalle caratteristiche impiantistiche probabilmente uniche al mondo.

L'amianto

L'asbesto (o amianto) è un insieme di minerali del gruppo dei silicati, appartenente alle serie mineralogiche del serpentino e degli anfiboli. La sua resistenza al calore e la sua struttura fibrosa lo rendono adatto come materiale a prova di fuoco, ma la sua ormai accertata nocività per la salute ha portato a vietarne l'uso in molti Paesi. Le polveri e le fibre di amianto, respirate, provocano infatti l'asbestosi, nonché tumori della pleura, ovvero il mesotelioma pleurico e dei bronchi, ed il carcinoma polmonare.

Non esiste una soglia di rischio al di sotto della quale la concentrazione di fibre di amianto nell'aria non sia pericolosa: teoricamente, anche l'inalazione di una sola fibra può causare il mesotelioma ed altre patologie mortali; tuttavia un'esposizione prolungata nel tempo o ad elevate quantità aumenta esponenzialmente le probabilità di contrarle.

L'amianto è stato utilizzato fino agli anni Ottanta per la coibentazione di edifici, tetti, navi, treni; come materiale per l'edilizia, nelle tute dei vigili del fuoco, nelle auto, ma anche per la fabbricazione di corde, plastica e cartoni.

L'impiego dell'amianto è fuori legge in Italia dal 1992 (Legge n. 257). Fondamentale per i lavoratori che dovessero venire esposti alle fibre di amianto, è l'osservanza di particolari norme in materia di utilizzo di dispositivi di protezione individuale.

[Fonte testo: adattamento da Wikipedia]

La soluzione adottata

La galleria principale "Cesana", nel tratto compreso fra l'imbocco intermedio (che costituirà a lavoro ultimato la principale via di fuga), l'imbocco lato monte e il fronte di scavo lato monte con amianto, è stata suddivisa in tre zone (cfr. figura seguente):

- **Zona rossa:** fronte di scavo; presenza certa di fibre di amianto;
- **Zona gialla:** a ridosso del fronte di scavo; potenziale presenza di fibre di amianto;
- **Zona verde:** a ridosso della zona gialla; assenza di fibre di amianto. Zona mantenuta comunque monitorata e sezionabile in qualsiasi istante per evitare fughe di fibre di amianto dalla zona gialla.

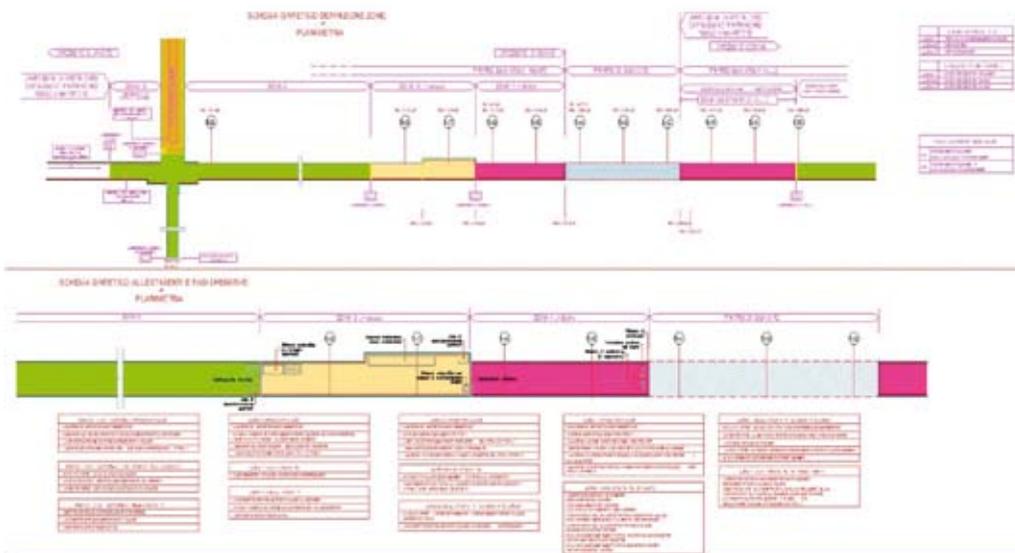


Figura 3.15 - Compartimentazione della galleria di Cesana, individuazione delle aree di rischio e degli apprestamenti di sicurezza

Per lo smaltimento dell'amianto la soluzione che si è ritenuta maggiormente favorevole, sia in relazione alle tempistiche d'intervento che ai costi di realizzazione, è quella relativa allo stoccaggio delle rocce di scavo contenenti amianto in una discarica sotterranea, all'interno della galleria "Cesana" stessa, previa la realizzazione di un deposito sotterraneo (cioè una nuova galleria) perpendicolare all'asse della galleria.

Il deposito in sotterraneo presenta una serie di indubbi vantaggi: si evita il trasporto del materiale all'esterno, riducendo in tal modo il pericolo di contaminazioni ambientali, e nel contempo si riducono significativamente i costi di trasporto e di conferimento in discarica.

Tale deposito in sotterraneo avrà la finalità di accogliere esclusivamente i rifiuti pericolosi costituiti dai terreni di scavo della tratta di galleria "Cesana" da completare ed i rifiuti contenenti amianto prodotti durante il processo di realizzazione della galleria.

Il sistema impiantistico è interamente a ciclo chiuso, senza nessuna interazione con l'esterno e completamente autonomo.

Il sistema di filtrazione dell'aria agisce mediante filtri EPA assoluti, mantenendo il fronte di scavo in depressione al fine di evitare la fuoriuscita delle fibre di amianto. L'impianto di filtrazione dell'acqua a ciclo chiuso prevede una filtrazione assoluta con sedimentazione, ricircolo delle acque depurate e recupero dei fanghi per loro intombamento nel deposito sotterraneo (cfr. sezione seguente).



Figura 3.16 – Particolare dell'imponente sistema di filtrazione aria, già utilizzato nel corso del 2010 durante le lavorazioni per l'esecuzione dei sondaggi e pronto per essere riavviato quando riprenderanno i lavori di scavo nell'autunno 2011

Il deposito sotterraneo

Il deposito sotterraneo in corso di realizzazione è il primo deposito sotterraneo definitivo autorizzato come "discarica sotterranea per rifiuti pericolosi" a livello italiano e conterrà le fibre di amianto scavate ed ogni altro materiale potenzialmente entrato in contatto con l'amianto stesso: il minerale e le rocce scavate (all'interno di cassoni prefabbricati in calcestruzzo armato sigillati singolarmente), il vestiario ed i DPI⁴ utilizzati, i filtri aria, i residui dell'impianto di filtrazione dell'acqua. Di seguito si riportano alcune cifre relative al deposito sotterraneo e ai conteggi sviluppati per il suo dimensionamento:

- Area media di scavo sezione amianto: 135 m²
- Lunghezza del tratto da scavare: 105 m
- Volume netto di scavo: 14.241 m³
- Volume da smaltire: 18.513 m³
- Volume netto di ogni singolo cassone per lo stoccaggio: 1,8 m³
- Numero di cassoni necessari: 10.556
- Lunghezza effettiva della zona di stoccaggio dei cassoni: 285,60 m
- Lunghezza galleria deposito: 300 m

4. Dispositivi di Protezione Individuale.

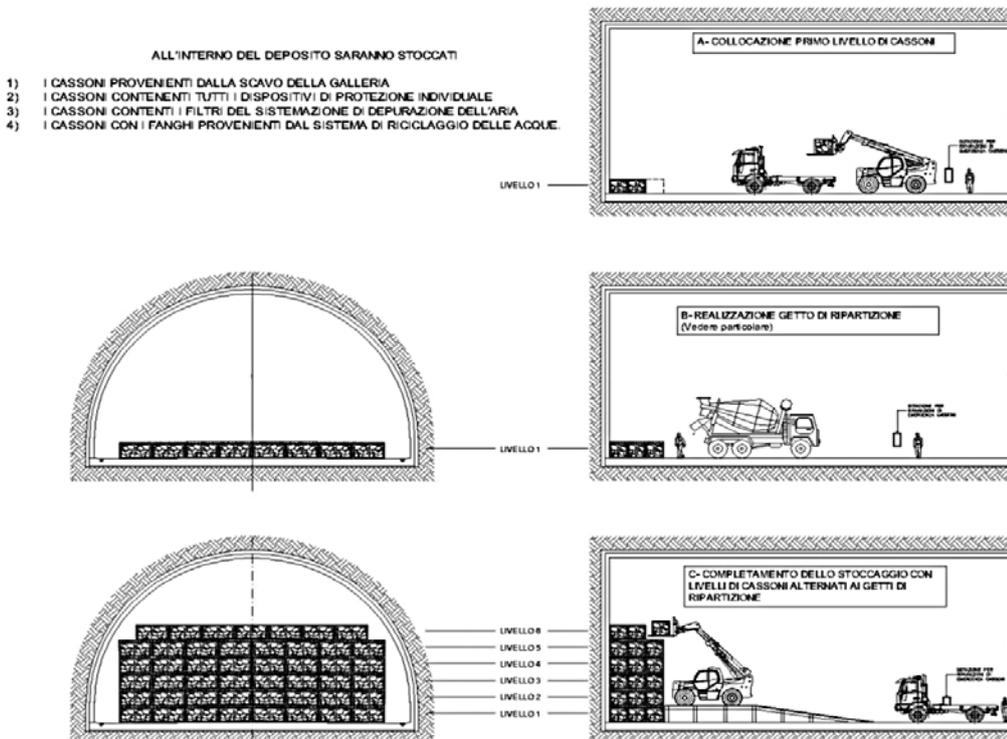


Figura 3.17 – Particolare del progetto per lo stoccaggio definitivo dei rifiuti contenenti amianto mediante cassoni

Ultimi aggiornamenti

I lavori (variante tecnico-suppletiva) sono ripresi il 30-3-2009; in particolare, nel corso del 2010 sono stati realizzati i sondaggi esplorativi nel tratto di galleria ancora da scavare (n° 4 sub-orizzontali nel tratto in amianto e n° 21 verticali/orizzontali nel tratto di ribasso di valle), gli impianti di messa in sicurezza dell'aria, i getti di rivestimento della galleria a monte ed a valle del tratto contenente amianto, i setti di compartimentazione della galleria, mentre gli impianti di depurazione aria ed acqua sono stati completamente realizzati e messi in funzione.

Al momento della stesura del presente documento i lavori risultano temporaneamente sospesi a causa della necessità di ottenere l'autorizzazione al passaggio, attraverso il colle del Monginevro, dei mezzi adibiti al trasporto del materiale di scavo della galleria e venduto da Anas S.p.A. a una ditta d'oltralpe. Tale autorizzazione è stata negata dalla Prefettura Francese in virtù di una limitazione stabilita a livello intergovernativo fra i due Stati. La ripresa dei lavori è comunque attesa per l'autunno 2011 ed il completamento dei lavori è ipotizzato per il 2013.



Figura 3.18 – Ingresso di valle della galleria in costruzione di Cesana

3.3.2 Il cantiere della S.S. 38 dello Stelvio

Presso la S.S.38 dello Stelvio è attivo il cantiere per la realizzazione del 1° Lotto, *Stralcio 1° - Tronco A della variante di Morbegno dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio*. Esso si sviluppa per buona parte nel fondovalle valtellinese sul versante idrografico sinistro del Fiume Adda e consiste nella realizzazione di 9,3 km di strada a 4 corsie, con doppio senso di marcia.

Il cantiere è stato avviato nel febbraio del 2009 e lo stato di avanzamento dei lavori, al momento della pubblicazione di questo documento, supera il 60% del valore complessivo dell'appalto, che in totale è pari a 177 milioni di euro. La conclusione dei lavori è prevista per ottobre 2012.



Figura 3.19 - Particolari della realizzazione di una tratta del primo viadotto

L'intero tratto stradale realizzato sarà scoperto e, per un tratto di lunghezza significativa (più di 4 km), sarà sopraelevato al fine di limitare le conseguenze legate all'eventuale esondazione del fiume Adda che scorre nei pressi. Tale opera finalizzata alla tutela idrogeologica del territorio attraversato ha comportato un impatto significativo in termini di costi.



Figura 3.20 - Realizzazione del viadotto principale in zona di esondazione; si noti lo spazio lasciato libero al di sotto delle campate per permettere il naturale deflusso delle acque straripate

Il tracciato consentirà inoltre di evitare l'attraversamento dei centri abitati interessati dalla variante, con una conseguente forte diminuzione del traffico veicolare in ambito urbano ed un miglioramento dei principali parametri ambientali all'interno delle cittadine (rumore, smog, vibrazioni ecc.).

L'appalto prevede la realizzazione di un piano di monitoraggio ambientale attivo in tutte le fasi (ante operam, in corso d'opera e post operam), volto a valutare l'impatto della fase di costruzione e di utilizzo della variante rispetto alle condizioni iniziali. Il progetto comprende inoltre la realizzazione di opere di mitigazione fra cui la piantumazione di alberi a filare e a macchia, da collocarsi fra l'opera e gli abitati circostanti, nonché la riqualificazione dei canali esistenti e la costruzione di sottopassi faunistici. È attualmente allo studio l'ottimizzazione delle opere di mitigazione in alcune aree, di concerto con le necessità manifestate dal territorio.



Figura 3.21 - Sottopasso faunistico in corso di realizzazione sulla S.S.38

Sono infine previste barriere fonometriche, anche se non formalmente comprese fra le opere di mitigazione.

3.3.3 I Compartimenti

L'attività dei 20 compartimenti Anas in Italia consiste da un lato nella progettazione e costruzione di nuove strade, dall'altro nella manutenzione ordinaria e straordinaria e nell'ammodernamento della rete stradale già esistente. A ciascun Compartimento, salvo poche eccezioni, corrisponde un perimetro su base regionale. Gli impatti ambientali associati all'attività dei Compartimenti sono associabili principalmente al consumo di materie prime, all'utilizzo di energia per il riscaldamento degli edifici e per la flotta aziendale, ai rifiuti prodotti dal funzionamento delle sedi compartimentali e delle attività di manutenzione e gestione delle strade. In particolare il consumo di materie prime deriva dagli approvvigionamenti di materiale per la manutenzione e il presidio delle strade (sale, conglomerato a freddo, materiale assorbente) e per le attività di ufficio (carta per attività di stampa, cartucce di inchiostro e toner). Si evidenziano anche periodici acquisti di massa vestiaria e segnaletica verticale.

La produzione di rifiuti, associata all'attività degli uffici, consiste principalmente in carta e cartone, toner, rifiuti elettrici ed elettronici (RAEE) e rifiuti indifferenziati. Ai flussi sopraccitati si aggiunge la produzione di rifiuti delle attività di esercizio che

consiste, per alcuni Compartimenti, in batterie esaurite (provenienti dagli autoveicoli aziendali), barriere metalliche e segnaletiche dismesse. Le produzioni di rifiuti associate alle attività di manutenzione delle strade, che sono solitamente gestite da appaltatori esterni, non sono in generale di diretta responsabilità di Anas e solitamente l'appaltatore stesso è responsabile dello smaltimento. Attualmente la raccolta differenziata è attuata solo per alcune tipologie di rifiuti, secondo modalità diversificate sul territorio nazionale.

Il consumo di acqua è associato sia ai fabbisogni civili-sanitari dei dipendenti, sia al lavaggio di automezzi, piazzali e gallerie. Gli scarichi idrici provenienti dai fabbricati sono inviati a fognatura; quelli captati dalle sedi stradali di pertinenza Anas sono a volte trattati in impianti di disoleatura o depurazione prima del definitivo collettamento in fognatura, pozzi perdenti o corpi idrici superficiali.

In termini di consumi energetici, presso i Compartimenti si fa uso di elettricità, gasolio per il funzionamento dei mezzi stradali e per il riscaldamento, qualora il gas naturale non sia disponibile. In termini di consumi elettrici, la Lombardia si distingue per il consumo di quasi il 40% dell'elettricità totale nazionale per la ventilazione e l'illuminazione di strade e gallerie.

Su alcune sedi compartimentali sono state condotte alcune attività di audit energetico (si veda il paragrafo 3.5.2). Si segnala che è in corso di finalizzazione il capitolato per la progettazione esecutiva di un nuovo sistema a Milano basato su pompe di calore e di efficientamento del sistema di distribuzione.



Figura 3.22 - Sede di Torino del Compartimento per la Viabilità del Piemonte



L'esempio di tre Compartimenti

- In **Puglia** Anas gestisce circa 1.522 km di strade. Il compartimento ha sede a Bari e svolge attività anche nelle due sedi distaccate di Foggia e Lecce. Sono inoltre presenti circa 15 depositi operativi, 3 autoparchi, 4 centri di manutenzione e circa 70 case cantoniere.
- Per la **Lombardia**, Anas ha la responsabilità di gestire 946 km di strade. Il compartimento ha sede a Milano, con una sede distaccata a Sondrio. Vi è inoltre un centro operativo a Bellano dedicato alla S.S. 36 che ospita, oltre a poche unità di personale Anas e ad una sala operativa, anche una sede della polizia stradale, la sede della concessionaria di gestione delle gallerie e alcuni alloggi. L'autoparco compartimentale ha sede a Milano Rogoredo.
- Torino (con 3 edifici separati) è la sede del Compartimento della viabilità per il **Piemonte**, comprendente 161 dipendenti impegnati su 700 km di strade. Sono inoltre presenti una sede distaccata a Novara, circa 20 depositi operativi, 6 autoparchi e centri di manutenzione, 10 abitazioni ad uso foresteria per dipendenti o dirigenti e 60 unità abitative in case cantoniere (a volte più unità abitative in un unico edificio).

3.4 I trasporti e la logistica

Il parco macchine di Anas comprende mezzi sia ad uso dei dipendenti per i normali spostamenti, sia mezzi idonei allo svolgimento dell'attività di manutenzione della strada. La flotta comprende in particolare:

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

GRIG3> EN29 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.

Tabella 3.5 - Flotta aziendale*					
2010					
	Gas naturale	Benzina	Gasolio (diesel)	Totale	Vita Media (anni)
Autovetture	-	25	464	489	3
Motoscooter	-	14	-	14	7
Mezzi speciali					
Autocarri	-	-	796	796	15
Autofurgoncini	-	9	719	728	5
Autofurgoni	-	-	44	44	7
Automezzi portattrezzi	-	-	49	49	15
Autopromiscui	6	-	639	645	7
Autosoccorso	-	-	37	37	15
Autospaziatrici	-	-	38	38	15
Carrelli elevatori	-	-	46	46	15
Frese frontali	-	-	140	140	25
Pale caricatorie	-	-	159	159	15
Pullman	-	-	2	2	-
Trattori	-	-	205	205	15
Totale	6	48	3.247	3.301	-

* Il parco auto comprende sia gli automezzi di proprietà che gli automezzi a lungo noleggio.
La vita media dei mezzi è stimata.



Grafico 3.1 – Flotta aziendale Anas suddivisa per tipologia di combustibile

A seguire si presentano alcuni confronti con gli anni precedenti.

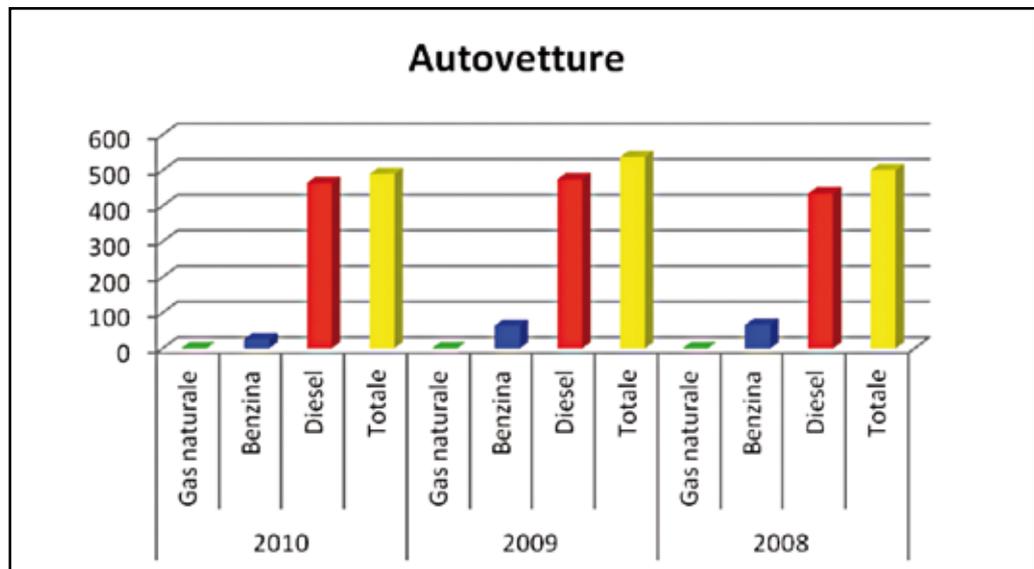


Grafico 3.2 – Statistiche sulla flotta aziendale (autovetture)

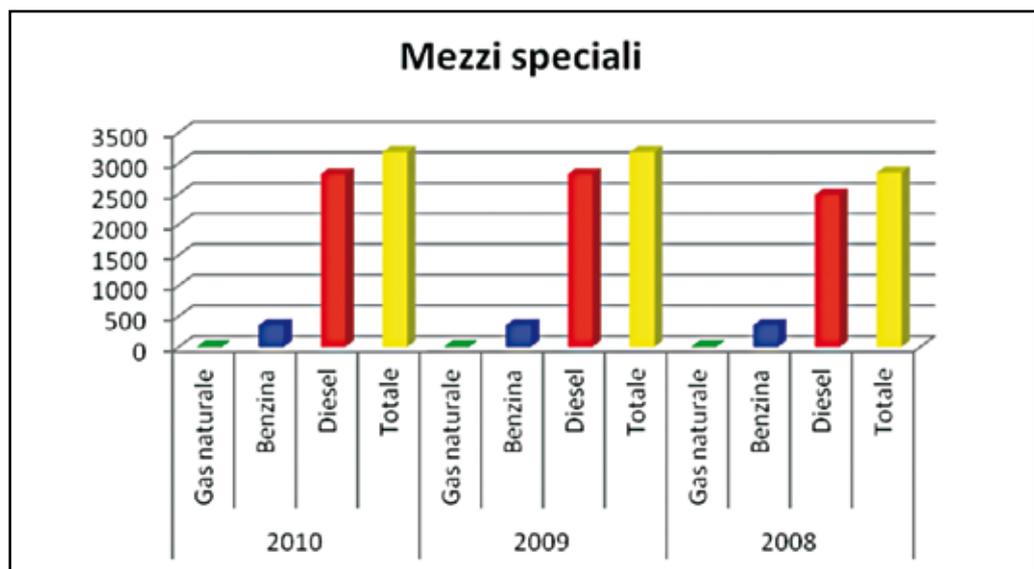


Grafico 3.3 – Statistiche sulla flotta aziendale (mezzi speciali)

3.5 L'uso responsabile delle risorse

Anche i consumi di materie prime derivanti dall'attività di Anas possono essere classificati in diretti ed indiretti:

- i **diretti** (cioè direttamente sotto il controllo di Anas) sono prodotti dall'ordinaria gestione delle strutture aziendali e dalle attività associate alla gestione di strade e autostrade;
- gli **indiretti** (cioè non sotto il controllo diretto di Anas) sono determinati dalle attività degli appaltatori.

Per il 2010 sono disponibili i principali consumi diretti, comprendenti:

- il conglomerato bituminoso utilizzato per la manutenzione delle pavimentazioni stradali;
- i sali fondenti utilizzati nelle operazioni di manutenzione invernale;
- la carta per le attività di ufficio;
- l'energia elettrica consumata per gli uffici e per l'illuminazione delle strade;
- i combustibili utilizzati per il riscaldamento degli edifici e per autotrazione;
- l'acqua consumata per gli usi sanitari negli uffici e nei posti di manutenzione lungo le strade.

3.5.1 Le materie prime ed i materiali di consumo

Conglomerato bituminoso

Il conglomerato bituminoso è una miscela di inerti e bitume che è utilizzata da Anas per interventi di manutenzione della rete stradale. In particolare Anas acquista due tipologie di prodotto:

GRIG3>
EN1

- 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 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 3.6 - Consumi di conglomerato bituminoso*

	2010		2009		2008	
	Ton	€	Ton	€	Ton	€
Consumo di conglomerato	3.913	539.572	3.616	545.788	2.632	432.872

* 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 dalle condizioni climatiche e atmosferiche; pertanto, oscillazioni nei quantitativi annuali sono da considerarsi normali.

GRIG3>
EN1

Tabella 3.7 - Consumi di sali fondenti*

	2010		2009		2008	
	Ton	€	Ton	€	Ton	€
Consumo di sali fondenti	39.271	2.848.470	37.763	2.595.439	35.268	2.416.244

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

Tabella 3.8 - Consumi di carta			
	2010 (ton)	2009 (ton)	2008 (ton)
Risme di carta da 500 fogli per fotocopie (formato A4)	150,36	152,57	Dati disaggregati non disponibili
Risme di carta da 500 fogli per fotocopie (formato A3)	11,13	12,75	
Rotoli di carta per plotter, altezza 60 cm, peso 60 g/m ²	0,14	0,05	
Rotoli di carta per plotter, altezza 90 cm, peso 60 g/m ²	0,05	0,26	
Rotoli di carta per plotter, altezza 60 cm, peso 90 g/m ²	0,51	0,74	
Rotoli di carta per plotter, altezza 90 cm, peso 90 g/m ²	1,80	1,85	
TOTALE	163,99	168,21	164*

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

GRI\G3> EN2 La carta consumata da Anas, così come gli altri materiali attualmente utilizzati in modo diretto, non proviene al momento da materiale riciclato. Di seguito si riporta un riepilogo dei trend di consumo dei materiali di Anas.

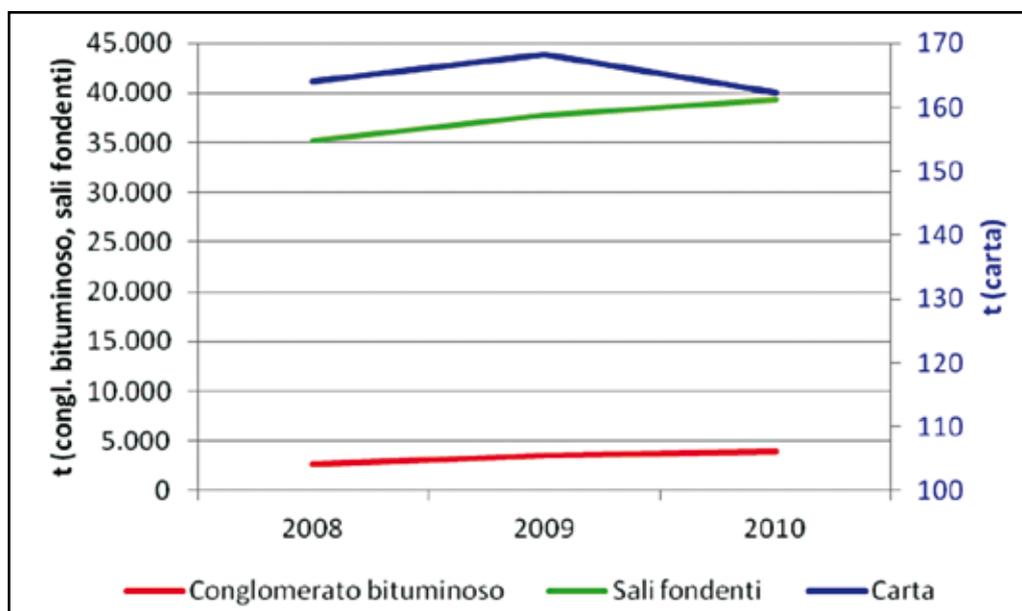


Grafico 3.4 – Utilizzo di materie prime e materiali da consumo negli ultimi 3 anni

3.5.2 L'energia

I consumi energetici di Anas comprendono:

GRI\G3>
EN3, EN4, 3.10

- Consumi diretti:
 - consumi di energia per riscaldamento:
 - a. gas naturale per riscaldamento;
 - b. gasolio per riscaldamento;
 - c. gpl per riscaldamento.
 - consumi di carburante per autotrazione:
 - d. gasolio per mezzi operativi e veicoli;
 - e. benzina per veicoli;
 - f. gas naturale per veicoli.
 - consumo di gasolio per i gruppi elettrogeni.
- Consumi indiretti:
 - energia elettrica per l'illuminazione delle strade e delle gallerie;
 - energia elettrica per gli uffici.

Non sono al momento presenti edifici serviti da teleriscaldamento.

Nella tabella 3.9 sono riportati i consumi energetici del periodo 2008 – 2010:

- **I consumi degli edifici**, sia diretti (per riscaldamento) che indiretti (elettricità), sono relativi a sedi, centri di manutenzione o altre strutture di servizio, escluse le case cantoniere adibite ad abitazione (per le quali i locatari pagano direttamente i propri consumi).
- **I consumi di strade e gallerie**, sia diretti (per gruppi elettrogeni) che indiretti (energia elettrica) sono relativi alle utenze su strada (impianti di illuminazione all'aperto, impianti in galleria ecc.); i dati di consumo relativi ai gruppi elettro-

GRI/G3> 3.9

Nota metodologica relativa ai consumi energetici

Energia termica: I consumi per la climatizzazione invernale sono stati ricavati per 16 unità territoriali dai dati comunicati direttamente al servizio Energy Management o tramite estrapolazione dalle bollette ricevute. Per le restanti unità territoriali si è provveduto alla stima dei dati, sulla scorta di quanto effettuato per il bilancio di sostenibilità 2009, tramite analisi degli importi contabilizzati dalla Direzione Amministrazione per le varie fonti energetiche, questa stima risente della difficoltà di individuazione esatta degli importi relative alle diverse fonti.

Energia elettrica: Il consuntivo dei consumi dell'anno 2010 è stato calcolato a partire da consuntivi rilevati per le forniture sul mercato libero (circa 90% dell'importo nel 2010). A tali consumi sono stati sommati i consumi stimati, tramite fatture inviate dai compartimenti o tramite analisi della consistenza delle utenze (numero, potenza) ancora gestite a livello periferico.

Consumi di carburante: i consumi di carburante per autotrazione sono stati ricavati dai dati ricevuti direttamente dai compartimenti laddove disponibili, in alternativa tramite i dati di consuntivo economico per tipologia di carburante comunicate dal servizio impianti e macchinari. Per gli anni 2008 e 2009 si è effettuata una stima avendo come base i consumi del 2010 e considerando le variazioni intervenute nel parco autoveicoli tra il 2008 ed il 2010. I dati riportati per quanto riguarda i carburanti potrebbero essere affetti da incertezze dovute alle diverse modalità di approvvigionamento (fuel card, serbatoi, etc.).

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; densità benzina: 0,72 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).

geni sono riferiti a 7 compartimenti su 22 e devono quindi essere intesi come una prima approssimazione per difetto del dato reale.

- **I consumi dei veicoli** sono relativi all'utilizzo del parco veicoli e mezzi speciali di Anas.



Nuova Strada 326 Raccordo Lacotisce-Rabuiese

Tabella 3.9 - Consumi di energia						
Tipologia consumo	Combustibile / vettore	Consumo 2010		Consumo 2010 (GJ)	Consumo 2009 (GJ)	Consumo 2008 (GJ)
		Valore	UdM			
Diretto	Edifici					
	Gas naturale ⁵	636.264	m ³ /anno	22.269	17.474	22.310
	Gasolio ⁶	70.644	l/anno	2.559	2.386	3.211
	GPL	66.643	l/anno	3.075	3.614	1.590
	Veicoli e mezzi speciali					
	Gas naturale	2.460	m ³ /anno	86	35	0
	Gasolio	4.098.154	l/anno	148.464	173.703	182.388
	Benzina	74.309	l/anno	2.340	5.039	5.511
	Gasolio gruppi elettrogeni	238.345	l/anno	8.635	n.d	n.d
	Totale consumi energetici diretti				187.428	202.251
Indiretto	Elettricità – Edifici	13.200	MWh/anno	47.520	45.486	43.884
	Elettricità – Strade e Gallerie	341.027	MWh/anno	1.227.697	1.194.106	1.105.427
Totale consumi energetici indiretti⁷				1.275.217	1.239.592	1.149.311
Totale consumi energetici (diretti + indiretti)				1.462.645	1.441.843	1.364.321

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

6. 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.

7. 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).

I consumi di elettricità sulla rete stradale crescono per le nuove attivazioni di utenze, legate soprattutto all'esercizio stradale (illuminazione svincoli e gallerie) e per il rientro in gestione Anas di tratte di strade statali precedentemente gestite da enti locali. Circa 10.000 MWh/anno dell'incremento dei consumi rispetto al 2009 è dovuto alle utenze dell'Autostrada CT-SR, in gestione Anas a partire da gennaio 2010.

Per quanto riguarda le fonti energetiche rinnovabili, al momento non sono utilizzati biocombustibili, mentre sono presenti alcuni impianti di proprietà Anas per la generazione di energia elettrica da impianti fotovoltaici (dati nella tabella seguente), alcuni dei quali entrati in funzione nel 2010. L'energia autoprodotta è interamente consumata da Anas stessa.

GRI\G3> 3.10,
EN5

Tabella 3.10 - Produzione di energia da fonti rinnovabili					
Tipologia produzione	Produzione 2010			Produzione 2009 (GJ)	Produzione 2008 (GJ)
	MWh	Quota autoconsumo	GJ		
Fotovoltaico	38,21	100%	137,6	79,2	0

94

GRI\G3>
EN6

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 2010, 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:

- il programma di audit energetico delle 6 sedi compartimentali Anas (Milano, Torino, Genova, Campobasso, Roma, Napoli) è stato completato. È in progetto l'estensione delle attività di audit ad altre 5 o 6 sedi compartimentali. La procedura di gara si terrà nel 2011 e le attività saranno realizzate tra il 2011 e il 2012. Scopo degli audit è individuare possibili interventi di efficientamento energetico a livello di consumi elettrici e termici, anche con riferimento all'involucro degli edifici. I bandi di gara relativi alla realizzazione degli interventi individuati su due delle sedi oggetto di audit (Milano e Roma) sono previsti per il 2011;
- è stata realizzata la banca dati energetica (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; è alimentata dai dati provenienti dalle attività di audit energetico;
- a valle degli audit energetici è prevista l'impostazione di un sistema di raccolta dati inerente la ricarica annuale degli impianti di climatizzazione degli edifici, laddove operato con gas ad effetto serra;
- ad inizio 2010 è stata aggiudicata la gara e sono iniziati i lavori di installazione di apparati per la regolazione del flusso luminoso su impianti in galleria ed all'aperto (Emilia Romagna, Toscana e Umbria, 15 impianti all'esterno e 8 impianti in galleria);
- ad ottobre 2010 è stata approvata l'iniziativa per il passaggio da tecnologia SAP (Sodio ad Alta Pressione) a LED del sistema di illuminazione permanente in 3 gallerie del Lazio (SS Salaria). L'aggiudicazione del bando è attesa per il 2011;
- è stata effettuata una stima del risparmio energetico a seguito dell'intervento complessivo di sostituzione di lampade SAP con lampade a LED in due gallerie e in un ulteriore svincolo della A3. Tale risparmio, stimato su base annua, è di circa 38 MWh (pari a circa il 50%);

- si è proceduto all'installazione di lampade a LED sia per tratti di strada già esistenti, quando questi abbiano richiesto attività di manutenzione, sia nel caso di varianti di progetto.

A titolo di esempio, nel caso della galleria Pontailod nei pressi di Aosta sono state installate 100 lampade a LED da 60W, mentre presso i due sottopassi della SS 13 si trovano circa 40 lampade da 70W. Gli interventi hanno incluso anche l'installazione di guide luminose presso due gallerie site nella regione Umbria.

Impianti fotovoltaici

Gli impianti fotovoltaici sono ormai una realtà del panorama energetico italiano, grazie ad una notevole diminuzione dei costi (più che dimezzati negli ultimi 5 anni), ai miglioramenti tecnologici, agli incentivi statali (Conto Energia) ed alla creazione di un forte mercato nazionale (il secondo a livello mondiale nel 2010, dopo la Germania, per il secondo anno consecutivo).

Dopo aver avviato nel 2009 alcune interessanti iniziative per coniugare le infrastrutture stradali con un approvvigionamento ecocompatibile dell'energia utilizzata lungo le strade, nel 2010 Anas ha portato a compimento i primi progetti:

- *Nel 2010 è entrato in funzione, nel compartimento di Ancona, un impianto fotovoltaico di circa 14 kWp;*
- *Sempre nel 2010 sono stati realizzati gli impianti fotovoltaici presso il centro sperimentale di Cesano e presso la sede compartimentale de L'Aquila, per una potenza di picco rispettivamente di 26,3 e 90 kW. Gli impianti sono già in funzione alla data di stesura del presente Bilancio;*
- *Il totale della potenza fotovoltaica installata per Anas al 2011 è di circa 136 kWp; tutti gli impianti sono su edifici, con diverse tipologie di integrazione.*

Per il 2011 è attesa la realizzazione delle seguenti iniziative:

- seconda fase di audit di efficienza energetica (altre 5-6 sedi): aggiudicazione della gara nel 2011, realizzazione prevista per il 2011-2012;
- estensione del software di raccolta dei dati energetici attraverso un modulo impostato secondo gli standard della norma UNI 11300 per effettuare simulazioni delle prestazioni energetiche degli edifici stessi. L'applicativo opererà su piattaforma Oracle e sarà coordinato con il sistema informativo aziendale per quanto riguarda le informazioni territoriali;
- realizzazione di un "portale della spesa energetica" anche mediante un'ulteriore estensione del software dagli edifici a ciascun singolo punto di prelievo dalla rete elettrica nazionale (circa 32.000 punti). In prospettiva, ciò consentirà di impostare un sistema di controllo in remoto dei consumi energetici e di valutare in remoto l'effetto dell'implementazione delle misure di efficienza energetica. I consumi saranno monitorati direttamente dai singoli Compartimenti, i quali saranno di conseguenza responsabilizzati sulla tematica. La gara è prevista per il 2011, l'entrata in funzione per il 2012;
- verifica puntuale dei singoli punti di prelievo e contestuale dialogo con la Direzione Esercizio per l'individuazione di un "referente per gli impianti energetici" per ogni Compartimento. L'obiettivo è arrivare al telecontrollo di tutti gli impianti elettrici (es. luci, tabelloni) dalle sale operative compartimentali;

- formazione di funzionari esperti di energia a livelli di compartimento;
- sensibilizzazione dei dipendenti sull'efficienza energetica nel contesto aziendale; l'attività è prevista per il 2011.



Figura 3.23 - La galleria di Claviere, parte del cantiere della S.S.24, ultimata recentemente (cfr. § 3.3.1 per maggiori dettagli)

3.5.3 L'acqua

GRI\G3->
EN8

L'acqua è un bene importante per le attività direttamente condotte da Anas, essendo richiesta per :

- l'utilizzo sanitario nelle sedi;
- l'utilizzo negli autoparchi e nei depositi (ad esempio per il lavaggio degli automezzi);
- l'utilizzo nei posti di manutenzione lungo le strade (ad esempio per il lavaggio delle gallerie).

I valori riportati nella tabella sottostante si riferiscono ai consumi idrici della direzione generale, delle sedi compartimentali di Anas e del centro di ricerca di Cesano. Da tale dato risultano esclusi i consumi idrici relativi agli uffici ispettivi, ad alcune sedi distaccate dei compartimenti e alle case cantoniere che, a causa dell'elevatissima frammentazione, non sono al momento reperibili.

La rendicontazione tramite congruagli dei consumi può aver determinato l'ampia variazione che si registra sui dati di consumo degli ultimi tre anni.

Tabella 3.11 - Consumi di acqua*						
	Totale costi			Totale consumi		
	2010 €	2009 €	2008 €	2010 m ³	2009 m ³	2008 m ³
Consumi di acqua	144.540	118.483	169.555	206.486	169.261	242.221

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

Consumi di acqua (m³)

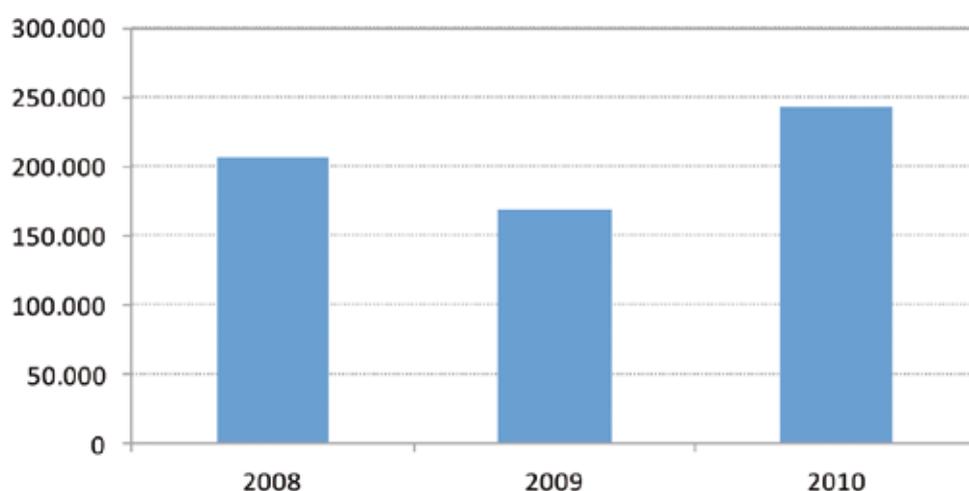


Grafico 3.5 - Consumi d'acqua

3.5.4 La sostenibilità negli acquisti

Come già rappresentato nelle passate edizioni del Bilancio di Sostenibilità, sulla scorta delle indicazioni di cui all'art. 83 comma 1 lettera e del D. Lgs 163/2006, sono stati sperimentati criteri ambientali per la valutazione delle offerte tecniche. Tale approccio è divenuto sistemico negli anni successivi, mediante ulteriori sperimentazioni effettuate sulle gare sotto soglia per l'approvvigionamento di mobili e arredi della Direzione Generale e per la stipula di accordi quadro relativi ad accumulatori e pneumatici, e ha condotto Anas all'adesione come socio per l'anno 2011 all'associazione denominata "Acquisti & Sostenibilità" (www.acquistiesostenibilita.org) impegnata nella diffusione delle tematiche di sostenibilità negli acquisti. In particolare, valutati i contenuti del Decreto n. 111 del 12 ottobre 2009 (G.U. n. 261 del 9 novembre 2009) emanato dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in attuazione del "Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi della pubblica amministrazione", meglio noto come Piano d'Azione Nazionale sul Green Public Procurement (PAN GPP), finalizzato a promuovere il minor utilizzo di materia prima nei cicli produttivi e, soprattutto, l'utilizzo di materiale proveniente dalla raccolta differenziata dei rifiuti, nell'anno 2010 si è proceduto a gestire una procedura di gara e a stipulare (nei primi mesi del 2011) un contratto quadro della durata di 36 mesi o fino all'esaurimento dell'importo di

GRI\G3>
EN26



spesa di 3 milioni di euro relativo alla fornitura di materiale di cancelleria.

Nel 2011 Anas per il bando per la fornitura di materiale di consumo e cancelleria corrispondente a criteri di sostenibilità ambientale (DGACQ) ha ricevuto il premio Compravende 2011, riconoscimento istituito in Italia in materia di PAN GGP.

La gara prevedeva l'aggiudicazione secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'art. 83 del D.Lgs. 163/06 e in conformità alle disposizioni del citato Decreto del Ministro dell'Ambiente, sulla base degli elementi di valutazione indicati nel capitolato speciale (criteri di sostenibilità ambientale, tempi di consegna, prezzo). In particolare relativamente alle certificazioni di "sostenibilità" già individuate all'art. 44 del D.Lgs 163/2006 (es. Certificazione UNI EN ISO 14001/2004, dichiarazione EMAS, prodotti muniti di ecoetichetta ISO di fase I, etc.), si è proceduto ad introdurre nel capitolato specifiche indicazioni che hanno stimolato i fornitori ad offrire i prodotti con le migliori prestazioni ambientali presenti sul mercato: il fornitore aggiudicatario, oltre a numerosi toner a basso impatto ambientale e alle tipologie di carta indicate come vincolanti (Carta Vergine ecologica formato A4 ed A3, Carta Riciclata formato A4), ha offerto 28 tipologie di prodotti sostenibili. Nello stesso contratto è stata inoltre prevista l'implementazione di un catalogo elettronico (utilizzabile anche per altri scopi e per altre tipologie di fornitura) che consentirà il monitoraggio in tempo reale dei consumi, fornendo ogni informazione di dettaglio.

A monte dell'approvvigionamento, di volta in volta, viene effettuata un'analisi finalizzata a promuovere, ove possibile, l'introduzione nel capitolato di gara di specifici elementi che stimolino i fornitori ad offrire i prodotti con le migliori prestazioni ambientali presenti sul mercato. L'approccio seguito dall'Unità Acquisti è di svolgere la valutazione delle evidenze di responsabilità socio – ambientale fornite dai partecipanti alle gare, equiparando le certificazioni ambientali di sistema alle certificazioni di prodotto. Ciò è stato fatto anche a seguito dell'indagine già illustrata nello scorso bilancio ed effettuata nel mese di marzo 2010 su 3.176 fornitori (cui hanno risposto in 698), in base alla quale solo l'8% dei fornitori coinvolti ha dichiarato di essere in possesso di certificazioni di "sostenibilità ambientale", così come definiti nel D.Lgs 163/2006.

L'Unità Acquisti intende aggiornare le norme per la formazione degli Elenchi Fornitori in modo da rendere la procedura di qualificazione ancora più efficace e moderna. Nel corso del 2011 si procederà a gestire gli Elenchi Fornitori mediante un processo totalmente dematerializzato (paperless), dal momento che la presentazione della documentazione avverrà esclusivamente in formato elettronico sul "Portale Acquisti"; questo integra lo strumento di firma digitale, consente l'eliminazione del flusso cartaceo e ne minimizza gli oneri gestionali.

3.6 Le emissioni ed i rifiuti

3.6.1 Le emissioni climalteranti

Il progressivo surriscaldamento dell'atmosfera terrestre e degli oceani, in atto in particolare dalla fine del XIX secolo ad oggi, è causato da un mutamento climatico con effetti su scala mondiale, noto come "Cambiamento Climatico".

I gas serra, o gas climalteranti, sono responsabili dell'incremento antropogenico dell'effetto serra e dei potenziali cambiamenti climatici da questo derivanti. Il principale gas serra è l'anidride carbonica o biossido di carbonio (CO₂); in misura minore contribuiscono anche il metano (CH₄), il protossido di azoto (N₂O), i composti alogenati (PFC), gli idrofluorocarburi (HFC) e l'esfluoruro di zolfo (SF₆).

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 contributo all'effetto serra (Global Warming Potential) di tali sostanze.

Le attività di Anas che danno luogo ad emissioni di gas serra in atmosfera possono essere classificate⁸ 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.

La tabella sotto riportata quantifica tali emissioni per l'anno 2010. In particolare:

- le emissioni **dirette** comprendono i consumi di gas naturale, gasolio e GPL per il riscaldamento degli uffici, gasolio per i veicoli e gasolio per i generatori di emergenza (indicatore GRI EN16)⁹;
- 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);
- 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 conservativa¹⁰ pari interamente a bitume (indicatore GRI EN17).

8. La classificazione è in accordo con i principali protocolli internazionali per la predisposizione dei relativi inventari (World Business Council for Sustainable Development GHG Protocol/World Resources Institute, ISO 14064).

9. Le emissioni derivanti dal gasolio utilizzato nei generatori elettrici di emergenza sono contabilizzate solamente per l'anno 2010 e sono riferiti solamente a 7 sedi compartimentali su 22; di conseguenza, tale dato appare sottostimato per il 2010 e assente per il 2008 e 2009.

10. 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).

GRI\G3->
EN16, EN17

GRI\G3-> 3.10

Tabella 3.12 - Emissioni di gas ad effetto serra			
	2010 (t CO ₂)	2009 (t CO ₂)	2008 (t CO ₂)
Emissioni dirette (Scopo 1) ¹¹	13.409	14.574	15.515
Emissioni indirette energetiche (Scopo 2)	154.089	149.784	138.875
Altre emissioni indirette (Scopo 3)	2.252	2.095	1.581
Totale	169.750	166.453	155.971

3.6.2 I rifiuti

La produzione di rifiuti associata alle attività di Anas è molto diversificata quando si considerano le attività direttamente o indirettamente svolte da Anas tramite i propri appaltatori.

La **produzione diretta** di rifiuti consiste principalmente nei residui dell'ordinaria gestione delle strutture aziendali e delle attività associate alla gestione di strade e autostrade.

In tale tipologia sono ricomprese le seguenti principali categorie di rifiuti:

- carta e archivi cartacei;
- plastica;
- toner, cartucce per stampanti laser, cartucce per stampanti a getto d'inchiostro;
- rifiuti da apparecchiature elettriche ed elettroniche obsolete o RAEE (computer, stampanti, fotocopiatrici, centralini telefonici, video, ecc.);
- filtri provenienti da impianti di condizionamento e fancoil;
- arredi dismessi;
- pile ed accumulatori (batterie alcaline, batterie da cellulari, batterie di automezzi, ecc.);
- lampade a fluorescenza (a risparmio energetico);
- residui della pulizia stradale, rottami di ferro e cemento.

La tabella sottostante illustra la produzione di rifiuti diretta di Anas registrata a livello di Direzione Generale e del Centro di Ricerca di Cesano. Sono escluse le produzioni associate ai compartimenti, ai depositi operativi, agli autoparchi e alle case cantoniere. È importante sottolineare che nello scorso anno è avvenuto lo smaltimento straordinario di parte degli arredi della Direzione Generale. Inoltre, fra il 2009 e il 2010 è stata intrapresa la raccolta differenziata di carta e cartone, toner, plastica, alluminio e rifiuti elettrici ed elettronici in Direzione Generale. Per quanto riguarda lo smaltimento, i rifiuti sono prelevati periodicamente da ditte specializzate che si occupano del loro smaltimento o recupero.

11. I dati 2008 e 2009 sulle emissioni dirette si differiscono da quelli riportati nel Bilancio di Sostenibilità 2009, in quanto nel 2010 è stato possibile ottenere i dati sul consumo combustibile del parco veicoli aziendali per il triennio 2008-2010, e di conseguenza è stato effettuato il ricalcolo delle emissioni dirette (Scopo 1).

GRIG3>
 EN22

Tabella 3.13 - Produzione di rifiuti			
	2010 (kg)	2009 (kg)	2008 (kg)
Rifiuti prodotti per tipologia			
Differenziati	153.927	81.220	n.d
- di cui pericolosi	2.486	235	n.d
- di cui non pericolosi	151.441	80.985	n.d
Indifferenziati	122.441	149.490	n.d
Rifiuti prodotti per destinazione			
- impianto di recupero/riciclaggio/trattamento	137.588	81.220	n.d
- discarica/inceneritore	138.780	149.490	n.d
Totale rifiuti prodotti	276.368	230.710	n.d

È importante anche considerare la produzione indiretta di rifiuti di Anas determinata dalle attività degli appaltatori e legata alla costruzione e alla manutenzione di strade, autostrade e gallerie in gestione diretta. Pur essendo consapevole della tipologia di rifiuti generalmente prodotti, attualmente Anas non conosce l'entità di queste produzioni né i processi di smaltimento operati dai propri appaltatori in quanto tale attività non risulta formalmente a suo carico.

La novità principale attesa per il 2011 è l'adesione al sistema Sistri (si veda box a lato).

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.

3.6.3 L'inquinamento acustico

La Legge 26 ottobre 1995, n. 447 ("Legge quadro sull'inquinamento acustico") prevede, ex art. 3.i, "l'adozione di piani pluriennali per il contenimento delle emissioni sonore prodotte per lo svolgimento di servizi pubblici essenziali quali linee

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.

Alla luce dei disposti normativi più recenti, l'entrata in funzione del Sistri è ancora in dubbio. Anas, pur avendo avviato l'ammodernamento richiesto delle proprie strutture operative, e continuando a garantire una efficace azione di raccolta e smaltimento/differenziazione dei rifiuti, rimane in attesa delle prossime decisioni legislative in corso di definizione.



ferroviarie, metropolitane, autostrade e strade statali entro i limiti stabiliti per ogni specifico sistema di trasporto [...]”.

Il successivo art. 10 comma 5 riafferma l’obbligo della predisposizione di tali piani, secondo le direttive emanate dal Ministero dell’Ambiente.

Il D.M. 29-11-2000 del Ministero dell’Ambiente, entrato in vigore il 4-02-2001 ed emanato in attuazione dei suddetti articoli, stabilisce pertanto l’obbligo per gli enti gestori di infrastrutture di trasporto ad individuare, entro 18 mesi dalla data summenzionata, le aree dove sia stimato o rilevato il superamento dei limiti previsti e a trasmettere i dati relativi ai Comuni e alle Regioni competenti (art. 2 comma b.1 per le infrastrutture lineari di interesse nazionale).

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

Tale 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. 29-11-2000, 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 preventivi, 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.

In aggiunta sono state registrate e gestite secondo una procedura sistematica 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.

Ove possibile è stata effettuata 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.



Figura 3.24 - Fotoinserimento della variante alla S.S.38 (linea nera), in corso di realizzazione (cfr. § 3.3.2 per maggiori dettagli); la variante consentirà di ridurre notevolmente l'inquinamento acustico all'interno dei centri abitati della zona, attraversati dal vecchio tracciato della statale

Nel corso dell'anno 2010 è stata pubblicata la gara relativa ai Piani di Risanamento Acustico per l'individuazione e la progettazione degli interventi di contenimento ed abbattimento delle immissioni sonore.

In seguito all'acquisto di ulteriori strumenti di misura da parte del Laboratorio di Acustica del Centro Sperimentale Stradale di Cesano si è intensificata l'attività di monitoraggio presso i siti individuati attraverso le segnalazioni ricevute da Anas.

3.7 Le attività di ricerca in campo ambientale

Ciascun gestore di infrastrutture stradali, in primis 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.

All'inizio del 2010, in coerenza con le strategie attuate nell'ultimo triennio, l'Unità Ricerca e Innovazione è stata trasformata nella Direzione Centrale Ricerca e Nuove Tecnologie, con il fine di continuare nell'attività di ricerca di soluzioni tecnologiche di prodotto e di processo innovativo adeguate agli standard internazionali e alle "best practice" di tutto il settore stradale.

Sono illustrate di seguito le attività di ricerca in campo ambientale effettuate nel 2010.

GRI\G3> 4.12,
4.13

3.7.1 Convenzioni con Università

Proseguono i rapporti di collaborazione con il mondo universitario; in particolare, risultano in essere:

- 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 "La Sapienza" di Roma: "Banca interattiva per la catalogazione del patrimonio ecologico e culturale".

- Convenzione con l'Università "Federico II" di Napoli: "La strada e l'architettura: grandi esempi e permanenze culturali. Atlante delle strade storiche".
- Convenzione con l'Università "IUAV" di Venezia: "Approfondimenti scientifici e soluzioni progettuali tipologiche per la trasformazione di opere d'arte a travi appoggiate in strutture integrali o semi-integrali attraverso l'eliminazione di giunti e appoggi o di giunti ai fini del miglioramento funzionale e/o sismico".

3.7.2 Ricerca in ambito acustico

Nell'ambito dell'attività di ricerca della Direzione Ricerca e Nuove Tecnologie, in collaborazione con il Centro Sperimentale di Cesano e l'Unità Tutela Ambiente, nel 2010 è stato avviato lo studio per la predisposizione di un mezzo per il sistema di indagine "Close Proximity (CPX)".

Si tratta di un sistema di misura che consente la caratterizzazione della rumorosità delle pavimentazioni stradali generata dall'interazione ruota-pavimentazione (rumore di rotolamento) e il controllo dello stato di conservazione e di invecchiamento del manto stradale.

L'intento è quello di avviare non solo un'attività utile a mettere a punto un ulteriore mezzo ad alto rendimento capace di caratterizzare la qualità acustica delle stese drenanti, ma anche impostare lo studio della correlazione esistente tra la struttura fisica della pavimentazione stradale (più o meno porosa nel caso dei tappeti drenanti fonoassorbenti), con la sua risposta caratteristica alle varie sollecitazioni acustiche, e le conseguenti caratteristiche complessive, appunto, di rumorosità generata dall'interazione ruota-pavimentazione.

L'attività nel 2010 è stata quindi caratterizzata in termini di ricerca documentale e di indagine di mercato, volta ad individuare i risultati già conseguiti in ambito estero nel campo specifico e le caratteristiche dei setup sperimentali di misura già esistenti sul mercato o in ambito scientifico.

Il lavoro svolto ha consentito di definire una prima bozza di specifiche tecniche per individuare la strumentazione ed i possibili arrangement sperimentali atti allo scopo.

3.7.3 CEDR - Asset Management e Life Cycle Cost

Il CEDR – Conferenza Europea dei Direttori delle Strade è un organismo che raccoglie i rappresentanti delle agenzie stradali dei 27 Paesi dell'Unione e di alcuni associati. Il CEDR, cui Anas partecipa sin dalla sua fondazione, sviluppa con cadenza quadriennale la realizzazione di un Piano di Sviluppo, articolato in 15-20 attività (denominate Task) e sviluppato da funzionari tecnici delle agenzie ove necessario supportati da consulenti esterni. Nel 2010 il Governing Board del CEDR, riunitosi a Lussemburgo, ha deciso di attivare un Task denominato "Asset Management" (AM); il coordinamento del Task è stato assegnato ad Anas nel maggio 2011.

Le attività del Task consistono nell'analizzare il tema del Life Cycle Cost presso otto agenzie aderenti (le agenzie stradali di Italia, Danimarca, Francia, Olanda, Regno Unito, Slovenia, Spagna e Svizzera), rispondendo alle seguenti finalità:

- a) Individuare se lo schema dell'AM e del Life Cycle Cost è già stato adottato e, nel caso, individuare gli aspetti principali di questa esperienza per l'agenzia stradale che l'ha applicata.

- b) Nel caso lo schema non sia stato adottato, identificare le modalità attraverso le quali impostare questo tipo di analisi nelle agenzie stradali focalizzando gli aspetti operativi, tecnici, economici e contabili ed identificando le differenze per questi aspetti tra le diverse agenzie stradali.
 - c) Definire le linee guida per l'adozione di uno schema di Life Cycle Cost per parte della rete stradale, per progetti e per applicazioni di partenariato pubblico-privati.
- Si prevede che questa attività sarà avviata nel 2011 e conclusa a metà del 2013, con un passaggio intermedio a metà del 2012.







CAPITOLO 4

La Responsabilità Sociale





Giornata del Cantoniere 2010



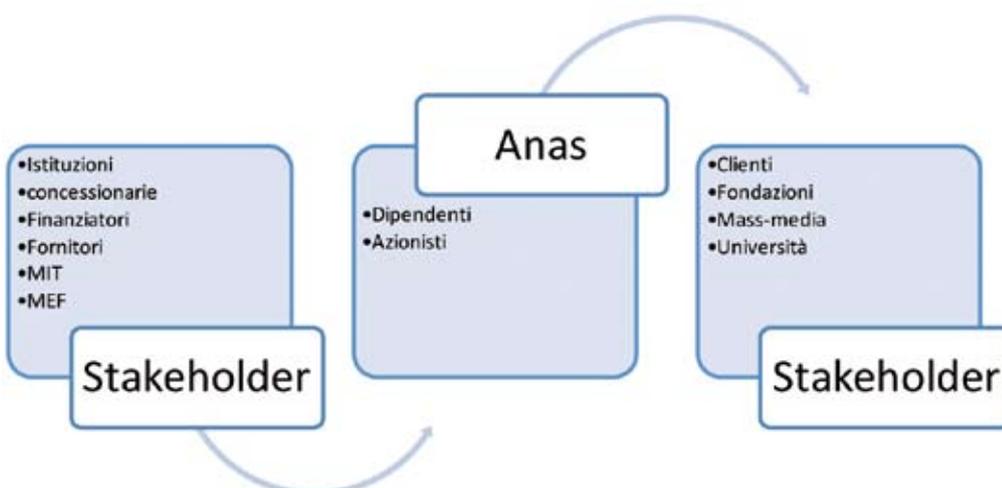
Cantoniери al lavoro - Archivio Storico Anas

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. Anas in qualità di gestore della rete stradale italiana intrattiene un rapporto continuo con tutti i cittadini e gli utenti delle rete viaria, conseguentemente, anche se identifica alcuni stakeholder o categorie di stakeholder principali, al fine di gestire in modo completo il rapporto con gli utenti non si avvale di un criterio per l'identificazione degli stessi. 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

GRI\G3->
EC4, SO5 Anas viene finanziata principalmente da soggetti istituzionali con i quali di concerto vengono individuati piani programmatici per lo sviluppo infrastrutturale del paese.

Come illustrato nella figura 1, le fonti di finanziamento attribuite ad Anas possono essere suddivise in base alla loro destinazione in tre macro categorie.

I finanziamenti attribuiti con 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 agli investimenti per la realizzazione di nuove opere e la manutenzione ordinaria della rete stradale di interesse nazionale. Il 2010 è stato l'ultimo anno per il quale lo Stato ha stanziato un corrispettivo di servizio per le attività svolte da Anas a fronte del Contratto di Programma – Parte esercizio.



Figura 1 - Attribuzione delle fonti di finanziamento

Altre fonti di finanziamento, oltre la finanziaria sono: (i) le delibere CIPE ossia assegnazioni di contributi su interventi di Legge Obiettivo (erogati o mediante mutui o in forma diretta); (ii) i fondi QCS (ex Quadri Comunitari di Sostegno); (iii) le convenzioni con Enti Locali, (iv) i fondi aree sottoutilizzate (FAS); (v) le leggi speciali; (vi) gli introiti derivanti dall'applicazione dei commi 1020 e 1021 della legge finanziaria 2007 (quest'ultimo comma è stato abrogato e sostituito dall'art. 19 L.102/09 che introduce l'integrazione del canone annuo per le società concessionarie a sostituzione del sovrapprezzo tariffario previsto dal comma 1021); (vii) i ricavi da mercato (licenze e concessioni, trasporti eccezionali, pubblicità, canoni e royalties autostradali).

Relativamente al punto (vi), si precisa che dal 2007 gli interventi sulle tratte stradali e autostradali in concessione sono finanziati anche attraverso gli introiti relativi

al canone annuo sulle tariffe autostradali applicate dalle società concessionarie, di cui al comma 1020 della legge finanziaria 2007 e al comma 9 bis dell'art. 19 L. 102/09 e integrato, da ultimo, dall'art. 15, comma 4 del DL 78/2010 convertito in L.122/2010.

Come sopra citato uno dei soggetti istituzionali che finanzia le attività di Anas è il CIPE, che nell'ambito delle sue funzioni, alloca le risorse finanziarie a programmi ed a progetti di sviluppo e di investimento pubblico. In particolare, gli interventi oggetto di approvazione e di finanziamento da parte del CIPE, che impattano in misura significativa sull'operato dell'Anas, possono essere così riassunti:

- 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'Attuazione 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.



Figura 2 - Principali finanziatori Anas

Di seguito vengono analizzate nel dettaglio le principali fonti di finanziamento che Anas ha ricevuto nel corso del 2010.

Finanziaria 2010

La Legge Finanziaria 2010 (n.191/2009) non ha previsto per l'anno 2010 stanziamenti di risorse a favore di Anas a titolo di contributi in conto impianti (capitolo 7372 del Bilancio dello Stato), destinati alla realizzazione di nuovi investimenti e ad interventi di straordinaria manutenzione sulla rete stradale.

Sono inoltre venute a mancare le risorse finanziarie, pari ad €/milioni 60,71, per la copertura dell'ammortamento nell'anno in corso delle rate dei mutui pregressi di cui al Contratto di Programma 2003-05, che nei precedenti anni aveva trovato copertura nel citato capitolo 7372.

Successivamente, nella seduta del 22 luglio 2010 il CIPE ha approvato l'assegnazione a favore di Anas dell'importo di 268 €/milioni, (di cui 60,71 €/milioni da de-

stinare al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui contratti dall'Anas) per interventi di manutenzione straordinaria per l'anno 2010. Solo dopo tale assegnazione, è stato possibile in data 26 luglio 2010 procedere alla stipula del Contratto di Programma per l'anno 2010.

Per quanto attiene ai corrispettivi di servizio, l'importo autorizzato sul capitolo 1870 per l'anno 2010 è stato pari ad 308,76 €/milioni al lordo di IVA.

A seguito della stipula e dell'efficacia del Contratto di Programma 2010 intervenuta a partire dal 31 marzo 2011, l'importo di 308,76 €/milioni è stato ridotto in misura corrispondente all'incremento del canone integrativo come autorizzato dall'art. 15, comma 4 e 5 del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 (convertito in L. 122 del 30 luglio 2010). Pertanto l'importo del corrispettivo definitivamente autorizzato sul capitolo 1870 è stato pari a 241,22 €/milioni IVA inclusa (tabella 4.1).

In riferimento alle erogazioni di cassa a titolo di contributi in conto impianti, nel 2010, in base alle previsioni di spesa e successivi congruagli, Anas ha ricevuto le seguenti somme dal Ministero dell'Economia e delle Finanze sul capitolo 7372:

Tabella 4.1 - Erogazioni di cassa per anno di competenza del contributo			
<i>€/milioni</i>	2009	2008	2007
Contributo in c/impianti	217,22	97	339,79

Il complesso dei versamenti effettuati nel 2010 dal MEF ad Anas ammonta pertanto a €/milioni 654,01 (€/milioni 435,13 nel 2009). Nel 2010, inoltre, sono stati regolarmente versati ad Anas €/milioni 11,31 dal capitolo 7365 del Ministero dell'Economia e delle Finanze, in conseguenza della presa in carico da parte di Anas dei tratti stradali dismessi dalle Regioni a seguito delle modifiche intervenute, nella classificazione della rete stradale di interesse nazionale e di quella di interesse regionale (D.P.C.M. del 2 febbraio 2006).

Per quanto attiene alle erogazioni di cassa dei residui al 2002, il cui credito vantato da Anas al 31 dicembre 2009 era pari a 587,30 €/milioni, nel 2010 è stata più volte formulata richiesta al Ministero dell'Economia e delle Finanze di reiscrizione in bilancio dell'intero importo residuo (in quanto "perenti" ai sensi dell'art. 3, commi 36-38, della Legge Finanziaria 2008) per consentirne l'intero versamento per cassa nell'anno 2010. Dai dati consuntivi di spesa relativi agli interventi aventi copertura finanziaria da tali residui, è risultato infatti, che gli stessi sono stati totalmente utilizzati nell'anno 2010. Tuttavia al 31 dicembre 2010 non è stato versato ad Anas alcun importo relativo al credito per residui 2002.

Nel 2010, l'unico versamento a favore di Anas a titolo di corrispettivo di servizio è quello relativo al saldo residuo del Corrispettivo anno 2009 rappresentato dall'importo di 4,75 €/milioni (iva inclusa), la cui disponibilità era subordinata all'accertamento dei fondi TFR di cui all'art. 1, commi 758 e 759, della L.F. 2007. E' stato possibile incassare questo importo nell'anno 2010 a seguito del DPCM del 4 agosto 2010 che ha reso disponibili le somme ad esito dell'accertamento positivo dei fondi.

In mancanza dell'efficacia del Contratto di Programma 2010, resosi esecutivo nel marzo del 2011, il MEF non ha potuto erogare il Corrispettivo di Servizio anno 2010. Conseguentemente l'andamento della gestione finanziaria subisce l'effetto

delle uscite per un importo complessivo di €/milioni 828,52 (di cui 587,30 €/milioni relativi ai residui e 241,22 €/milioni relativi al corrispettivo di servizio 2010) che Anas dovrà recuperare dallo Stato nel 2011.

La tabella 4.2 riepiloga schematicamente gli importi stanziati nella finanziaria 2010:

Tabella 4.2 - Finanziaria 2010	
<i>importi in €/milioni</i>	
Finanziaria 2010	Importo
Contributo in conto impianti* (a)	268,00
Corrispettivo 2010	
Corrispettivo di servizio come da contratto di programma 2010	308,76
IVA	-51,46
Importo al netto IVA	257,30
Incrementi per nuova tariffa integrazione canone	-56,29
Corrispettivo di servizio anno 2010 netto IVA	201,01
IVA	40,20
Corrispettivo di servizio anno 2010	241,22
Sblocco Somme TFR anno 2009	4,75
Totale Corrispettivo di servizio (b)	245,97
TOTALE FINANZIAMENTI 2010	513,97

Legenda:

* Importo comprensivo degli oneri d'investimento

Altre fonti finanziarie

In riferimento ad altri contributi, (oltre agli stanziamenti della Legge Finanziaria) di cui Anas è beneficiaria per il finanziamento degli investimenti, nel 2010 sono state presentate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti le richieste di versamento di quote di contributi FAS (Fondi per le Aree Sottoutilizzate) per quegli interventi, che, come da normativa, hanno raggiunto una percentuale di spesa tale da consentire la richiesta di quote successive a quelle già versate negli anni precedenti.

In particolare sono stati richiesti:

- 163,99 €/milioni (annualità 2006) per i lavori relativi alla SA-RC 4° Megalotto (2° Macrolotto) - Tratto tra il km 108+000 (viadotto Calore) ed il km 139+000 (svincolo di Lauria Nord escluso) - Delibere CIPE n. 1-73-116/06 e 38/09;
- 50,00 €/milioni (seconda tranche annualità 2005) per lavori relativi alla SA-RC Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 - Tratto tra il km 47+800 ed il km 53+800 - Delibere CIPE 155/05 e 149/06.

Anche tali somme non sono state tuttavia accreditate ad Anas nel 2010 pur in presenza di numerosi solleciti, pertanto le risorse finanziarie che Anas ha dovuto anticipare in mancanza dei previsti versamenti da parte dello Stato ammontano a €/milioni 1.042,51.

Nel corso del 2010 sono stati, peraltro, regolarmente versati ad Anas dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti i contributi per l'ammortamento dei mutui in



essere per il settore autostradale (€/milioni 129,32), per l'ammortamento dei mutui in essere in favore delle Concessionarie (€/milioni 59,39) e, altri contributi di minore entità (ottimizzazione della Torino-Milano con la viabilità locale mediante l'interconnessione tra la S.S. 32 e la S.P. 299, lavori di raccordo stradale tra le strade pugliesi S.P. n. 231 e S.P. n. 238).

Con riferimento alla gestione dei flussi finanziari, Anas ha attivato quanto previsto dalla norma emanata nell'anno 2009 (art. 18 del D.L. 78/2009 convertito in L.102/2009) relativa alla gestione delle disponibilità esistenti sui conti di Tesoreria dello Stato per le società non quotate totalmente possedute dallo Stato, direttamente o indirettamente, e per gli enti pubblici nazionali inclusi nel conto economico consolidato delle amministrazioni pubbliche.

Specificatamente per i pagamenti che non possono essere effettuati direttamente attraverso il servizio di Tesoreria dello Stato, nel 2010 Anas, in qualità di società non quotata e totalmente posseduta dallo Stato, ha posto in essere quanto previsto dall'art. 2 legge 102 del 2009, prelevando i fondi dai propri conti di Tesoreria di Stato solo in assenza di disponibilità sui propri conti bancari e postali e per effettive esigenze di spesa.

4.3 I clienti

GRI/G3> 2.7 Compito primario istituzionale dell'Anas è garantire la sicurezza della circolazione e la tutela del patrimonio della rete stradale di interesse nazionale secondo il principio della libera circolazione sancito dalla costituzione della Repubblica Italiana.

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 autostrade in gestione diretta. I servizi offerti da Anas in maniera ordinaria e sulla rete stradale sono:

- 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

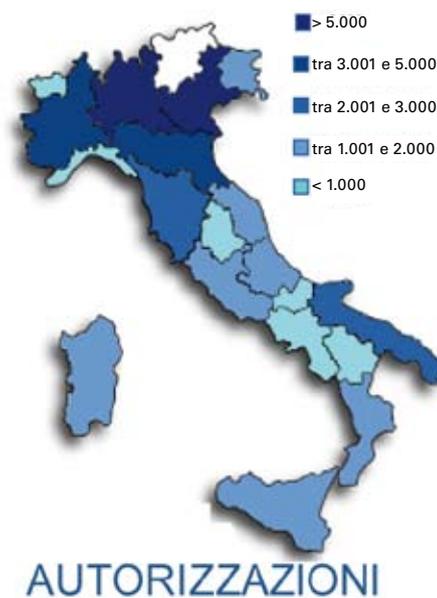
Il principale obiettivo che Anas intende perseguire relativamente alla gestione dei trasporti eccezionali è rappresentato dall'attenuazione dell'impatto su strada del flusso di circolazione di merci eccezionali al fine di garantire le condizioni di sicurezza del trasporto.

Dal 2009 Anas gestisce telematicamente le istanze autorizzative riguardanti i trasporti eccezionali 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 razionaliz-

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.

zare l'interlocuzione ed a velocizzare le procedure, quali, a titolo esemplificativo, l'help desk e l'uso della firma digitale. Tali funzionalità verranno implementate ulteriormente 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 delle richieste di autorizzazione per trasporti eccezionali gestiti da ciascun compartimento nel 2010 (Fonte Anas TEWeb):



Come evidenziato dalla seguente tabella 4.3, nel corso del 2010, 8.908 su 17.719 clienti attivi in TEWeb hanno presentato 44.541 richieste di autorizzazione per la circolazione sulla rete stradale Anas di veicoli e trasporti eccezionali.

Tabella 4.3 - Autorizzazioni per trasporti eccezionali richieste nel 2010					
Autorizzazioni richieste	Richieste di autorizzazioni	N. ditte	Media autorizzazioni	% Aut./Tot. Aut.	% Ditte/Tot. Ditte
Più di 100 richieste	11.906	56	213	27%	0,6%
Da 50 a 99 richieste	4.804	72	67	11%	0,8%
Da 10 a 49 richieste	11.112	574	19	25%	6,4%
Da 3 a 9 richieste	8.530	1.828	5	19%	20,5%
2 richieste	3.622	1.811	2	8%	20,3%
1 richiesta	4.567	4.567	1	10%	51,3%
Totali	44.541	8.908		100%	100%

Il settore dei trasporti eccezionali presenta, come il mondo dell'autotrasporto in genere, una notevole frammentazione evidenziata dal fatto che 6.378 ditte, pari al 71,6% dei clienti attivi nel 2010, hanno presentato, ciascuna, fino ad un massimo di 2 domande di autorizzazione per trasporti eccezionali nel 2010 coprendo così appena il 18% delle richieste. Questi clienti, perlopiù, hanno richiesto autorizzazioni di tipo periodico con durata di 6, 12 o 24 mesi (macchine agricole). D'altro canto esiste, invece, un numero abbastanza piccolo di operatori (702 pari al 7,8% dei clienti attivi nel 2010) molto specializzato che ha presentato il 62% delle richieste di autorizzazione. Anas tramite la piattaforma TEWeb ha messo a disposizione di tutti i clienti un sistema di supporto e di rendicontazione di tutte le attività svolte quali oneri versati, autorizzazioni richieste, gestione dei veicoli che consente anche alle aziende meno strutturate di poter avere dei report sulle attività di trasporti eccezionali svolte. Un segmento peculiare dei TE è rappresentato dalle Aziende Agricole e dai c.d. Contoterzisti che necessitano di autorizzazioni per circolare con le macchine agricole eccezionali. In considerazione delle difficoltà incontrate da costoro nel 2009, nel febbraio 2010 è stato organizzato un incontro con le associazioni maggiormente rappresentative della categoria (UNIMA, COLDIRETTI, CIA, CONFAGRICOLTURA) per la condivisione di un documento comune mirato a fornire chiarimenti e agevolare la presentazione delle istanze da parte degli interessati. L'importo medio versato per una delle 44.541 richieste di autorizzazione per i soli oneri di istruttoria (esclusa IVA e bollo) nel 2010 è stato pari a € 115,89. Poiché da ogni richiesta possono scaturire uno o più atti autorizzativi, l'importo medio incassato per ciascuno dei 121.804 titoli autorizzativi rilasciati (autorizzazione, nulla osta) per i soli oneri di istruttoria (esclusa IVA e bollo) nel 2010 è stato pari a € 39,71.

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.

Nel 2010 Anas ha dato continuità alle azioni di contrasto dell'abusivismo sulle strade, oltre agli studi volti alla revisione dei canoni concessori degli impianti pubblicitari.

4.3.5 Il servizio gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare

Anas S.p.A. gestisce circa 7.000 unità immobiliari, corrispondenti a circa 2.480 fabbricati, prevalentemente insistenti su aree adiacenti alla rete stradale, negli ultimi anni sono stati eseguite azioni di ricognizione del patrimonio immobiliare al fine di conseguire l'obiettivo di medio lungo periodo di riqualificazione delle unità immobiliari.

4.3.6 La soddisfazione del cliente

4.3.6.1 Le attività di comunicazione e rapporti con utenti e media

GR\G3>
PR3, PR5

La valorizzazione e la tutela dell'immagine aziendale, la comunicazione delle attività caratteristiche di Anas e dei processi di modernizzazione della Società, i rapporti con le istituzioni nazionali e locali, i contatti con il mondo dell'informazione e della cultura sono stati gestiti da Anas attraverso la Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali, che, nel corso dell'anno, è stata ulteriormente potenziata e rinnovata.

La Direzione ha inoltre curato tutte le attività di comunicazione dell'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali (IVCA) e delle altre società del gruppo come Stretto di Messina S.p.A., Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A., Autostrade per il Lazio S.p.A., Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (CAL) e Concessioni Autostradali Venete S.p.A. (CAV).

La Direzione si è occupata inoltre di gestire la partecipazione di Anas agli incontri della Conferenza Europea dei Direttori delle Strade (CEDR) del gruppo n. 15 "Le Amministrazioni Stradali e l'orientamento all'utente", che studia in particolare i sistemi per misurare il livello di soddisfazione degli utenti e le loro aspettative in termini di servizi richiesti e agli incontri dell'Associazione Mondiale della Strada (AIPCR), organizzazione che si occupa di ingegneria stradale, politica stradale e gestione delle reti stradali ed ha lo scopo di favorire il progresso in campo stradale annoverando membri di 142 paesi.

La Direzione coordina e gestisce una serie di attività complesse che risultano, tuttavia, tra loro strettamente collegate e più precisamente:

a. Servizio Rapporti Istituzionali

Il Servizio Rapporti Istituzionali, nell'ambito della Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali, è impegnato a fornire ai Vertici aziendali un adeguato supporto su: attività di rappresentanza e contatto con gli Enti Istituzionali, analisi delle evoluzioni normative, predisposizione di proposte legislative a livello nazionale e europeo, seguendo coerentemente la missione e le finalità dell'Azienda.

In tale ottica, nel 2010, il Servizio si è occupato, principalmente, delle seguenti attività:

- monitoraggio attività legislative del Parlamento, del Governo e delle Istituzioni Europee su temi di interesse aziendale;
- monitoraggio attività di sindacato ispettivo parlamentare;
- supporto alle attività di rappresentanza di istanze aziendali presso istituzioni europee e nazionali;
- predisposizione di pareri relativi ad atti emanati dai soggetti istituzionali in merito a temi di interesse aziendale;
- supporto giuridico sulle attività istituzionali promosse dai Vertici aziendali;
- supporto nella risposta ad interrogazioni ed interpellanze promosse a livello europeo, nazionale, locale.

Ulteriore compito del Servizio Rapporti Istituzionali è quello di fornire una comunicazione interna efficace, tempestiva e costante, attraverso una puntuale attività di monitoraggio e segnalazione, al fine di garantire un necessario ed imprescindibile supporto alla successiva attività di analisi e scelta delle strategie aziendali.

Per quanto attiene l'attività di sindacato ispettivo parlamentare, nel 2010 il Servizio ha provveduto a fornire un numero consistente di risposte verbali a quesiti e/o richieste di informazioni giunte dalle istituzioni parlamentari o da loro rappre-



sentanti, ed ha ricevuto un totale di 208 richieste di atti ispettivi su diversi temi inerenti l'attività aziendale così suddivise:

- 2 mozioni;
- 11 interpellanze;
- 73 orali;
- 115 scritte;
- 7 risoluzioni

Il Servizio Rapporti Istituzionali ha provveduto inoltre, dal febbraio 2010, a fornire nuovi strumenti (un report settimanale e una pubblicazione mensile di sintesi sulle attività istituzionali) con i quali si è cercato di rendere maggiormente fruibili, per le direzioni aziendali interessate, le informazioni diffuse.

Nella stessa ottica divulgativa delle informazioni, dal mese di luglio 2010, il Servizio ha predisposto una rubrica di informazione istituzionale sul giornale telematico dell'Anas "Le strade dell'informazione".

Sono stati pubblicati 189 articoli su provvedimenti legislativi e brevi commenti a pronunce giurisdizionali sui temi di maggior interesse.

Nel 2010 il Servizio Rapporti Istituzionali ha monitorato ed analizzato:

- 33 provvedimenti suddivisi tra proposte di legge parlamentare, decreti legge e decreti legislativi (ed in particolare quello in materia di sicurezza stradale o quello relativo alle misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria) il cui iter parlamentare si è concluso nell'anno 2010 o come il ddl recante "Disposizioni concernenti il trasferimento delle partecipazioni al capitale della società Anas S.p.A. alle regioni e la sua riorganizzazione in senso federalista, regionale e provinciale";
- 35 delibere CIPE.

Il Servizio ha inoltre curato le 8 audizioni del Presidente dell'Anas alla Camera e al Senato:

Il 3 febbraio, sulla situazione del settore autostradale italiano, avanti la VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici) della Camera; l'audizione è proseguita e si è conclusa il 3 marzo.

Il 16 giugno, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto legislativo in materia ambientale, avanti la VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici) della Camera.

Il 27 luglio, avanti le Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti) della Camera dei Deputati, sul piano tariffario, sugli investimenti programmati, sulla manutenzione della rete stradale, nonché sulle problematiche connesse all'esodo estivo.

Il 28 luglio avanti la Commissione 8a (Lavori Pubblici, comunicazioni) del Senato nell'ambito della indagine conoscitiva sulle problematiche relative alle autorizzazioni, ai contratti di servizio e ai contratti di programma nei settori trasporti, postale, telecomunicazioni, lavori pubblici e infrastrutture, sull'aumento dei pedaggi autostradali, la messa in sicurezza della rete viaria e le misure volte a far fronte all'esodo estivo.

Il 28 settembre sui temi relativi alle modalità di regolamentazione delle tariffe

autostradali ed ai meccanismi del loro periodico adeguamento, avanti la Commissione VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) della Camera.

Il 17 novembre avanti la Commissione 8a (Lavori Pubblici, comunicazioni) del Senato sulle questioni attinenti l'introduzione dei pedaggi e sul ruolo dell'Anas, sull'ipotesi di decentramento e regionalizzazione nonché sul completamento delle tratte Fano - Grosseto e Formia - Gaeta - Latina; l'audizione è proseguita e si è conclusa il 1 dicembre.

b. Servizio Stampa e Comunicazione Media

Per quanto riguarda i compiti tradizionali del Servizio Stampa, nel corso del 2010, sono state effettuate le seguenti attività:

- a) emissione dei comunicati stampa, aventi come oggetto un ampio spettro di argomenti riguardanti l'azienda tra cui:
- le misure relative alla limitazione della circolazione sulla rete Anas;
 - i lavori del consiglio di amministrazione;
 - lo stato di attuazione dei progetti, dei lavori e degli interventi programmati a livello nazionale e regionale;
 - gli accordi e le convenzioni con enti regionali e locali;
 - i risultati di gestione aziendali;
 - le aperture e le chiusure di strade;
 - la comunicazione della avvenuta pubblicazione di bandi ed esiti gare di appalto;
 - le attività di internazionalizzazione dell'azienda;
 - altre notizie sulla viabilità.

Dal 2010 la grande innovazione introdotta, per quanto riguarda i comunicati stampa è stato il monitoraggio in modo sistematico, anche di tutti gli eventi dinamici (incidenti, frane o altro) che ha reso più completa la diffusione di tutte le informazioni riguardanti la limitazione alla circolazione.

Nel 2010 il Servizio Stampa e Comunicazione Media ha emesso 1.294 comunicati stampa (in aumento rispetto ai 1.016 del 2009), pari ad una media di 3,5 comunicati al giorno (compresi sabato, domeniche e festivi);

- b) gestione dei rapporti con la stampa, eventi giornalistici e conferenze stampa;
- c) produzione di precisazioni, repliche e note stampa;
- d) pubblicazione dell'House Organ aziendale "Le Strade dell'Informazione" di cui sono state redatte cinque edizioni distribuite via e-mail alla totalità dei dipendenti Anas;
- e) progetti editoriali, tra cui la seconda edizione del volume "Il Viaggio dell'Anas 1928-2010" celebrativa dei 150 anni dell'Unità d'Italia;
- f) inserimento sul sito web aziendale dei comunicati stampa nell'apposita sezione "Sala Stampa".

Nel corso dell'anno il Servizio Stampa ha inoltre realizzato altre attività come:

- a) rassegna stampa cartacea e digitale (composta in media da circa 80 articoli giornalieri);
- b) monitoraggio continuo (dalle ore 07.00 alle ore 20.00) delle agenzie di stampa;



Rassegna stampa quotidiana

- c) monitoraggio continuo (dalle ore 07.00 alle ore 20.00) delle rilevazioni tv e radio;
- d) monitoraggio continuo (dalle ore 07.00 alle ore 20.00) della stampa quotidiana e periodica;
- e) diffusione di note, informazioni e notizie, che hanno prodotto 15.004 lanci di agenzie di stampa;
- f) gestione di inviti stampa ed adesioni media nazionali e locali;
- g) elaborazione di video istituzionali, ricerca e catalogazione multimediale.



House Organ aziendale

Il Servizio Stampa ha inoltre gestito anche l'attività di elaborazione degli interventi per i vertici aziendali.

Nel 2010 sono stati predisposti 50 interventi totali suddivisi tra:

- aperture al traffico;
- avvio di nuovi lavori;
- partecipazione a convegni, meeting, tavole rotonde;
- interviste;
- lezioni presso Università e Centri di Formazione Professionale e presso le Forze Armate.

c. Sito Internet e Giornale Telematico

Il sito web aziendale www.stradeanas.it rappresenta ormai una preziosa vetrina di tutte le attività svolte dalla Società ma anche uno strumento indispensabile di dialogo con l'utenza e con i potenziali clienti.

Dal 2008 il sito è stato completamente rivoluzionato sia graficamente che nei contenuti, è divenuto interattivo e adeguato alla Legge Stanca ed aderisce a quanto disposto dalle vigenti norme in materia di usabilità e accessibilità dei siti istituzionali. Il lavoro svolto dalla società è stato riconosciuto anche dal Centro Nazionale per l'Informatica nella Pubblica Amministrazione (CNIPA) che ha attivato il logo di accessibilità per il sito.

Nell'arco del 2010 il sito web Anas ha fatto registrare un totale di accessi di 10.710.432 (+12,87% rispetto al 2009). Le sezioni più visitate sono state l'Home Page (2.837.772 accessi) ed il Servizio Viabilità Anas integrata (1.264.932 accessi).

Il Servizio Viabilità Anas Integrata (VAI), lanciato a luglio 2009, rappresenta ormai un punto di riferimento nel panorama dell'informazione sulla viabilità e rappresenta uno strumento di "infomobilità" innovativo, gratuito per tutti gli utenti, che mette insieme più 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 2010 questo servizio ha fatto 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 è diventato accessibile anche da piattaforma mobile, all'indirizzo www.stradeanas.it/mobile, con VAI Mobile è quindi possibile anche in auto, fermandosi alle aree di sosta nel caso si sia alla guida, controllare sul cellulare la viabilità 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 è 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.

Tra gli strumenti innovativi di comunicazione utilizzati da Anas per sviluppare il dialogo con l'utenza e consolidare la sua immagine nei confronti dell'opinione pubblica, l'Anas ha lanciato a dicembre 2009 il giornale telematico www.lestrade-dellinformazione.it.

La testata giornalistica registrata in Tribunale, è nata 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. Il comparto non aveva una testata on line, con accesso libero e gratuito, che presentasse studi, analisi e discussioni in materia. 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'informazione e prestigiose università. Alla fine del 2010 sono state elaborate delle analisi statistiche e contenutistiche sulla base delle quali è stato sviluppato un progetto di ristrutturazione del giornale telematico che ha consentito un notevole incremento delle visite, pari a +23%.

Nel dettaglio, il giornale si presenta al lettore con una "home page", in cui sono riportate in primo piano le più importanti notizie di attualità relative al settore delle infrastrutture. Temi più specifici sono trattati invece nelle diverse rubriche: Strade dell'Economia, Strade della Tecnica, Strade del Mondo, Strade della Sicurezza, Strade della Mobilità, Strade della Cultura, I Protagonisti delle Strade, Le nuove strade, Informazioni Istituzionali (con le notizie relative alla giurisprudenza e alle novità normative).

Il giornale on-line prevede inoltre Servizi d'informazione come News, Approfondimenti, Gallerie fotografiche e Gallerie video. Altre sezioni sono la Rassegna Stampa consultabile gratuitamente, dedicata alle infrastrutture, un flusso continuo di notizie provenienti dall'agenzia Adnkronos e una selezione di notizie Flash News 24 relative al settore infrastrutturale, ed il Calendario Eventi dove sono riportati gli avvenimenti del settore e le sedute parlamentari di interesse del comparto.



Di particolare interesse inoltre anche la sezione dedicata alla Viabilità, in sinergia con il CCISS Viaggiare informati, con il servizio VAI Anas e con il Televideo Rai. Dal 1° Gennaio 2010 al 31 dicembre 2010 sono stati redatti 1.250 articoli, elaborati ed inseriti 721 documenti, 20 gallerie fotografiche e 12 gallerie video. L'insieme di queste attività hanno prodotto 92.642 accessi unici con una media mensile di 7.720 mila ed un totale di 233.000 pagine lette.



Home page sito Web www.stradeanas.it



Home page Giornale Telematico www.lestradedellinformazione.it



Servizio Viabilità Anas Integrata (VAI)

d. Eventi

Il settore Eventi si è occupato principalmente delle attività di progettazione, organizzazione e gestione delle cerimonie di apertura al traffico, di avvio lavori, di abbattimento del diaframma di gallerie, di partecipazione dell'Anas a fiere, convegni e mostre di rilevanza nazionale ed internazionale e dell'organizzazione di tutte le altre manifestazioni stabilite dal management aziendale.

Nel corso del 2010 sono stati realizzati 29 eventi, che hanno richiesto una serie di complesse attività quali sopralluoghi, valutazione della migliore location, gestione degli inviti ad Autorità e media, elaborazione della brochure, predisposizione della scenografia, rapporti con i fornitori ed altro.

Tra le iniziative di maggior rilievo realizzate spicca, tra le altre, l'inaugurazione del nuovo Ponte sul Po tra Piacenza e San Rocco al Porto, ricostruito in un tempo record e che ha rappresentato un grande successo dell'azienda ed un modello per il futuro, l'organizzazione della Giornata del Cantoniere, le conferenze per Esodo e Controesodo estivo e l'abbattimento del diaframma della galleria "Svincolo Valnerina" sulla Direttrice Civitavecchia - Orte - Terni - Rieti, una trasversale fondamentale nell'Italia Centrale tra il Tirreno e l'Adriatico.

Nel corso del 2010, l'Anas ha anche partecipato alla sponsorizzazione di manifestazioni, campagne sulla sicurezza e convegni, per un investimento complessivo di 96.800,00 euro. Ricordiamo in particolare le seguenti iniziative:

- Sponsorizzazione campagna "Sii Saggio, Guida Sobrio";
- Sponsorizzazione Aduc per la pubblicazione della guida "Fumo, cellulari e sicurezza stradale";
- Sponsorizzazione della VI Edizione del "Premio Giornalistico Città di Salerno";
- Presentazione dei lavori Ponte Stretto a Villa S. Giovanni e Messina;
- Partecipazione al XIII Congresso della Viabilità Invernale in Canada.



Allestimento Palco Evento Anas



Stand Anas

e. Attività economiche ed avvisi legali

Dal 2010 inoltre la Direzione Centrale Relazioni Esterne si è arricchita di una nuova figura di riferimento per la gestione ed il coordinamento di tutte le attività economiche aventi riflesso sulla comunicazione.

Tra le principali innovazioni introdotte fino ad ora:

- analisi e verifica dei dati relativi agli investimenti regionali ed ai dati generali dell'azienda a contenuto economico;
- elaborazione di schede investimenti specifiche per ogni Regione, continuamente aggiornate, da utilizzare per gli interventi dei vertici aziendali o altro;
- monitoraggio economico-finanziario del settore eventi (dalla consulenza alle società esterne al flusso finanziario delle fatture), al fine di potenziare l'immagine di Anas all'esterno garantendo ai soggetti coinvolti maggiore assistenza e tutela nel ciclo di incasso dei propri crediti;
- supervisione sulle gare di appalto della Direzione, in tutte le fasi (dalla preparazione del bando, all'aggiudicazione, al contratto, alla gestione del progetto editoriale, alla diffusione e comunicazione all'esterno);
- coordinamento dei comunicati riguardanti bandi ed esiti di gare di appalto e nuova ripartizione su aree geografiche.

Nel 2010 la Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali ha curato la pubblicazione di 519 avvisi legali (su organi ufficiali e quotidiani di rilievo nazionale e locale), con una media mensile di 43,2 pratiche gestite, per un importo complessivo di circa €/migliaia 1.422.

f. CCISS

Nel 2010, la Struttura Anas presso il Centro Coordinamento Informazioni Sicurezza Stradale "CCISS Viaggiare Informati" del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti si è occupata principalmente delle seguenti attività:

- acquisizione, validazione e gestione di flussi dati sul traffico, sui lavori e sulla viabilità della rete stradale di competenza Anas, in collaborazione con la Sala Operativa Nazionale, con i Compartimenti e altre fonti istituzionali e diffusione delle informazioni agli utenti attraverso i canali Rai e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.
I dati di viabilità pervengono al personale della Sala Operativa Anas presso il CCISS e turnato nel corso delle 24 ore 365 giorni all'anno attraverso il collegamento con il sistema di Infotraffico, il sistema TRAIN, oltre che tramite telefono, mail, fax, telecamere e sistemi di rilevazione satellitare Octotelematics.
- elaborazione, monitoraggio e inserimento dei dati su traffico nella piattaforma informatica del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in uso presso la Centrale Operativa "CCISS Viaggiare Informati", al fine di garantire i collegamenti televisivi e i notiziari di Onda Verde ed il resto dei flussi informativi CCISS;
- redazione, realizzazione e speakeraggio quotidiano di notiziari audio regionali sul traffico e sul meteo diffusi attraverso canali scelti dal Ministero Infrastrutture e Trasporti;
- aggiornamento quotidiano ed editing news del sito web Anas (sezione VAI Anas) per fornire in tempo reale le informazioni sulla percorribilità dell'intera rete stradale ed autostradale dell'Anas;

- gestione e aggiornamento quotidiano delle notizie presenti su Televideo pag. 640 e successive;
- servizio di call center per il numero di pubblica utilità 1518, per fornire all'utente notizie sul traffico e la viabilità dell'intera rete stradale in tempo reale;
- supporto al Servizio Stampa e Comunicazione Media in sinergia con la Sala Operativa Nazionale per gli eventi traffico e gestione emergenze.

In un solo mese vengono mediamente gestite come inserimento, aggiornamenti ed annullamenti dagli operatori della Sala Operativa Anas presso il CCISS circa 6000 notizie, di cui circa 1000 relative a cantieri di lavoro (notizie statiche) e circa 5 mila notizie di traffico (notizie dinamiche).

Nel 2010 è stato gestito un totale complessivo di oltre 70 mila notizie.

I notiziari nazionali emessi dal CCISS nel 2010 sono stati oltre 40.000, così ripartiti:

- circa 35 mila notiziari Ondaverde;
- circa 4 mila collegamenti con Rainews24, Radio San Marino e Radio Vaticana;
- circa 1000 collegamenti con Tg Rai nazionali e regionali.

Le telefonate gestite nel 2010 al numero di pubblica utilità (1518) sono state oltre 700 mila.

I notiziari regionali realizzati dal personale Anas in servizio presso la nuova redazione CCISS "Macroregioni" sono stati circa 600 al mese, ovvero oltre 7000 notiziari per il 2010. Inoltre, il personale Anas ha realizzato per il CCISS circa 150 notiziari meteo con dati forniti dall'Aeronautica Militare.

g. La Relazione con il Pubblico e la Customer Satisfaction

Conformemente agli orientamenti e alle direttive dei vertici aziendali, la Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali ha, anche nel corso del 2010, consolidato, implementato e sviluppato la struttura dell'U.R.P. in un'ottica di eccellenza del servizio offerto. Anas, in qualità di amministrazione pubblica, effettua l'attività di informazione e di comunicazione all'utenza in base alla legge 150/2000.

L'Ufficio Relazioni con il Pubblico permette ad Anas:

- di costruire e mantenere un dialogo continuo e proficuo con tutti i soggetti che utilizzano la rete stradale ed autostradale;
- di cogliere e soddisfare le molteplici esigenze dell'utenza;
- di elevare il livello del servizio elargito;
- di supportare il cittadino nel suo viaggio all'interno di Anas.

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 (U.R.P.) Compartimentali o a quello della Direzione Generale.

Il servizio "Pronto Anas" numero unico 841.148 - attivo dalle 08.00 alle 20.00, attraverso contatto diretto con operatore, e dalle 20.00 alle 08.00, attraverso un servizio di segreteria, 365 giorni l'anno - ha offerto un servizio in linea con le aspettative di una clientela sempre più esigente ed evoluta, coinvolgendo l'intera struttura Anas in processi di comunicazione "da e per" il pubblico.



Nel 2010, oltre ai tre canali di contatto messi a disposizione degli utenti dal novembre del 2006 - telefono: 841.148; fax: 841.148; e-mail: 841148@stradeanas.it. - l'utente si è potuto mettere in contatto con l'841.148 anche tramite la Posta Elettronica Certificata (PEC) 841148@postacert.stradeanas.it che rappresenta una novità assoluta, conformemente a quanto stabilito degli attuali quadri normativi.

L'U.R.P. della Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali ha attuato, nel corso del 2010, le seguenti iniziative:

- attivazione della casella di posta elettronica certificata e inserimento, nella sezione del sito istituzionale dedicata alle Relazioni con il Pubblico, di una serie di informazioni volte a chiarire agli utenti la funzione della PEC e l'utilizzo della stessa;
- aggiudicazione della gara ad un nuovo Contact Center esterno per la gestione del Numero Unico "Pronto Anas" 841.148 e formazione del personale del nuovo Contact Center esterno;
- partecipazione agli incontri del network di Linea Amica, di cui fanno parte tutti gli U.R.P. della Pubblica Amministrazione Italiana e molti U.R.P. di altri enti o associazioni (l'U.R.P. di Anas S.p.A. è entrato a far parte del network di Linea Amica dal 2009). Il Ministero per la Pubblica Amministrazione e l'Innovazione ha voluto che all'utente fosse garantita, con questo servizio, una risposta immediata e sicura contattando un solo numero, senza dover ricercare i vari recapiti collegati alle diverse istituzioni. La richiesta dell'utente che si rivolge a Linea Amica relativamente a questioni Anas, è trasmessa direttamente dai responsabili del network al Responsabile dell'U.R.P. di Anas che, in base a quelle che sono le procedure interne, fornisce una risposta entro le tempistiche imposte dalle normative Anas;
- realizzazione di indagini trimestrali ed annuali di customer satisfaction sulla percezione del servizio offerto dagli Uffici Relazioni con il Pubblico e dal "Pronto Anas" 841.148;
- realizzazione di indagini trimestrali ed annuali di report quantitativi circa i contatti ricevuti;
- monitoraggio e controllo della qualità del servizio erogato;
- aggiornamento della piattaforma informatica Contact Pro, utilizzata per la gestione del servizio "Pronto Anas" 841.148 relativo alle richieste degli utenti;
- corsi di aggiornamento del personale U.R.P. dislocato su tutto il territorio nazionale, svolti presso la Direzione Generale (Formazione svoltasi dal 20 al 23 settembre 2010), sull'utilizzo della nuova piattaforma informatica di Contact Pro utilizzata per la gestione del servizio "Pronto Anas" 841.148 relativo alle richieste degli utenti;
- promozione del servizio offerto dal Numero Unico Pronto Anas 841.148 tramite la distribuzione delle brochure informative circa il servizio offerto dall'U.R.P. di Anas S.p.A. in occasione della fiera "Asfaltica 2010" (Salone delle soluzioni e tecnologie per pavimentazioni e infrastrutture stradali), svoltasi a Padova nel mese di novembre e delle Conferenze Stampa dell'Esodo e del Controesodo estivo.

Nel 2010 il servizio Pronto Anas 841.148 ha ricevuto 231.570 contatti, di cui il 99% evasi. Il numero totale dei contatti registrati è stato ottenuto dalla somma delle seguenti voci:

- 182.738 contatti al link Ufficio Relazioni con il Pubblico del sito internet www.stradeanas.it;
- 35.536 telefonate;
- 662 fax;
- 11.220 mail;
- 701 PEC;
- 484 richieste a mezzo posta;
- 229 contatti diretti.

Il seguente grafico riporta, in termini percentuali, il numero totale dei contatti registrati suddiviso per singole voci:

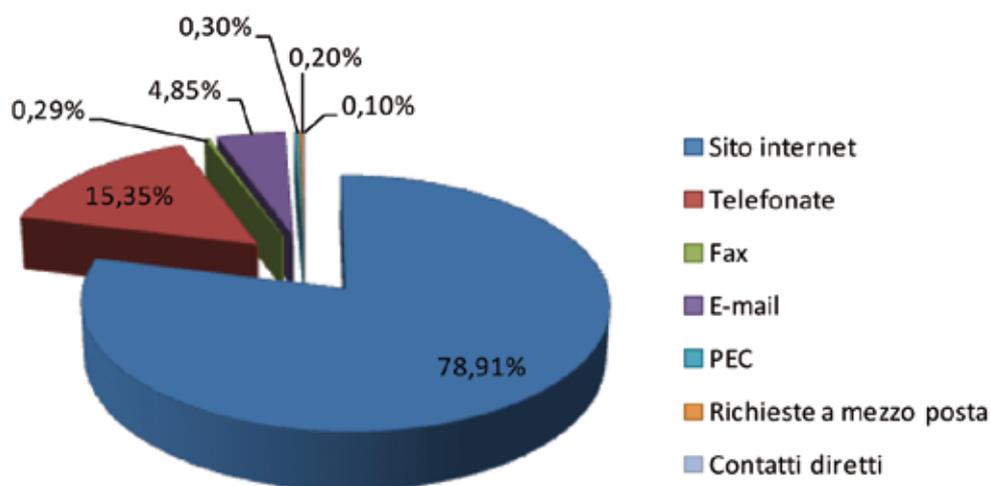


Grafico 4.2 - Totale contatti

Si evidenzia che, nell'anno 2010, si è registrato un incremento del 35,08%, rispetto al 2009 di richieste pervenute tramite e-mail. Inoltre, nell'anno 2010, rispetto all'anno 2009, si è registrato un incremento percentuale pari al 37,03% del numero di pratiche aperte da utenti che hanno contattato il "Pronto Anas" 841.148 per ringraziare del servizio ricevuto.

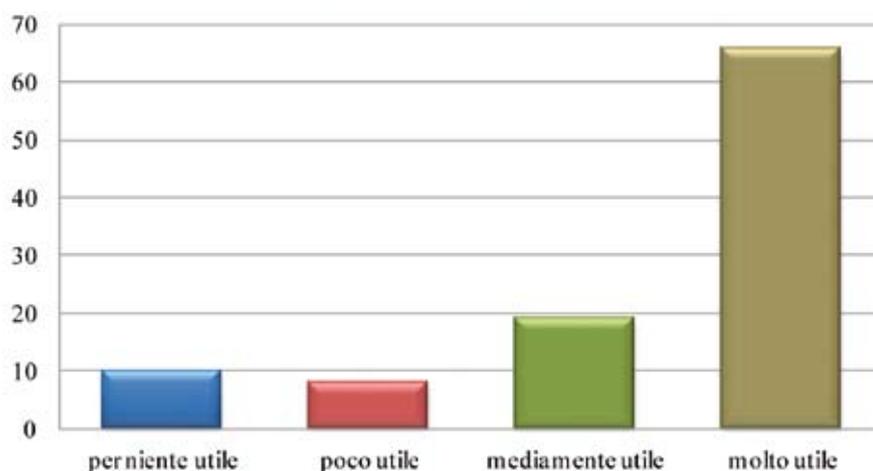
L'Ufficio Relazioni con il Pubblico effettua periodicamente, a partire dal 2007, indagini trimestrali e annuali di customer satisfaction con l'obiettivo di verificare in maniera diretta, attraverso dei questionari anonimi, semi strutturati, il grado di soddisfazione dell'utenza, relativamente al servizio "Pronto Anas" 841.148 ed all'efficienza degli Uffici Relazioni con il Pubblico Anas. I risultati riscontrati evidenziano una generale soddisfazione del servizio offerto, con un'attestazione media di gradimento pari al 70% (535 intervistati dal 01 gennaio al 31 dicembre 2010), questo dato è in relazione diretta ad un giudizio positivo espresso su tutte le variabili legate al Numero Unico di contatto "Pronto Anas" 841.148 (orari di apertura; cortesia del personale; competenza del personale; chiarezza delle informazioni; tempestività della risposta).

In particolare l'utenza ha espresso il seguente giudizio:

CARATTERISTICHE VALUTATE	GIUDIZIO 2010
Servizio Pronto ANAS 841.148	Eccellente
Utilità del Servizio	Eccellente

Dall'analisi dei questionari di soddisfazione compilati dai clienti/utenti nell'anno 2010 è emerso che l'84,3% dei clienti/utenti ha un'idea positiva circa l'utilità del servizio, in particolare il 66,3% degli utenti ritengono che il servizio sia "molto utile".

Giudizi degli utenti sulla qualità del servizio



Questo dato testimonia che nel 2010 si è registrato un incremento dell'8,15%, rispetto all'anno 2009, di utenti che giudicano il servizio molto utile per i cittadini. 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.

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

Il sito istituzionale Anas prevede una apposita sezione dedicata all'U.R.P. 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");
- conoscere i dati del servizio offerto dagli U.R.P. (contatti gestiti e soddisfazione dei clienti);
- venire a conoscenza delle nozioni basilari sul nuovo processo di comunicazione che avviene tramite la posta elettronica certificata;
- compilare il questionario anonimo di soddisfazione che permetterà di esprimere valutazioni sul servizio reso dal Numero Unico 841.148, al fine di migliorare i servizi offerti.

4.3.6.2 La qualità delle rete autostradale

Con riferimento alla rete autostradale la soddisfazione dell'utente è misurata attraverso verifiche specifiche sui livelli di qualità del servizio erogato dalle concessionarie mediante visite ispettive, calcolo e controllo di alcuni indici qualitativi.

Il Ministero delle Infrastrutture ha emanato un'apposita "Direttiva per l'adozione della Carta dei Servizi Autostradali" diretta all'utente. L'Istituto Vigilanza Concessioni Autostradali ha predisposto specifiche istruzioni operative rivolte a tutte le società concessionarie al fine di formalizzare 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 ed il livello di sicurezza.

L'Indicatore di Qualità Q è la media ponderata dei due indicatori I_{pav} (Indicatore dello stato strutturale delle pavimentazioni) ed I_s (Indicatore di sicurezza o di incidentalità):

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

Nella seguente tabella 4.4 si riportano i valori dell'indicatore Q per gli anni 2008, 2009 e 2010:

Tabella 4.3 - Indicatore Q			
CONCESSIONARIA	2010	2009	2008
AUTOSTRADE PER L'ITALIA	83,56	84,44	83,82
ATIVA	84,98	84,27	84,68
AUTOVIE VENETE	86,02	83,75	83,1
BRENNERO	95,27	89,25	94,73
BRESCIA-PADOVA	84,07	84,32	83,38
CISA	82,84	80,09	80,37
CONSORZIO AUTOSTRADE SICILIANE - Tronco A18 (*)	N.D.	62,46	62,84
CONSORZIO AUTOSTRADE SICILIANE - Tronco A20 (*)	N.D.	55,62	59,96
CENTRO PADANE	88,74	87,77	88,13
FIORI	87,35	87,23	85,87
RAV	81,17	84,73	78,12
SALT	86,16	85,46	85,34
SAM	78,17	78,02	74,39
SAT	88,64	88,87	86,28
SATAP - Tronco A21	88,41	86,36	87
SAV	87,36	85,42	85,69
MILANO SERRAVALLE MILANO TANGENZIALI	78,16	78,12	73,88
SITAF - Tronco A32	81,79	81,4	81,68
TANGENZIALE NAPOLI	80,39	79,03	77,84
SATAP - Tronco A4	87,18	86,2	87,84
TORINO-SAVONA	79,97	80,45	81,98
CAV (**)	N.D.	79,8	N.D.
STRADA DEI PARCHI	82,77	80,39	81,93
ASTI-CUNEO	N.C.	N.C.	N.C.

Fonte: IVCA

Note:

* I valori indicati per il 2009 non sono calcolati, ma derivanti da prescrizioni convenzionali. Per il 2010 la concessionaria non ha fornito i dati necessari al calcolo degli indicatori

** La convenzione vigente non prevede la Qualità

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

Legenda:

N.C. = Non Conosciuto

N.D. = Non Determinato

Si segnala che per i trafori non è prevista l'elaborazione dell'indicatore Q e che 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.

Nel grafico 4.3 si riportano i valori degli indicatori I_{pav} , I_s e Q rappresentativi dell'intera rete autostradale in concessione per gli anni 2005-2010:

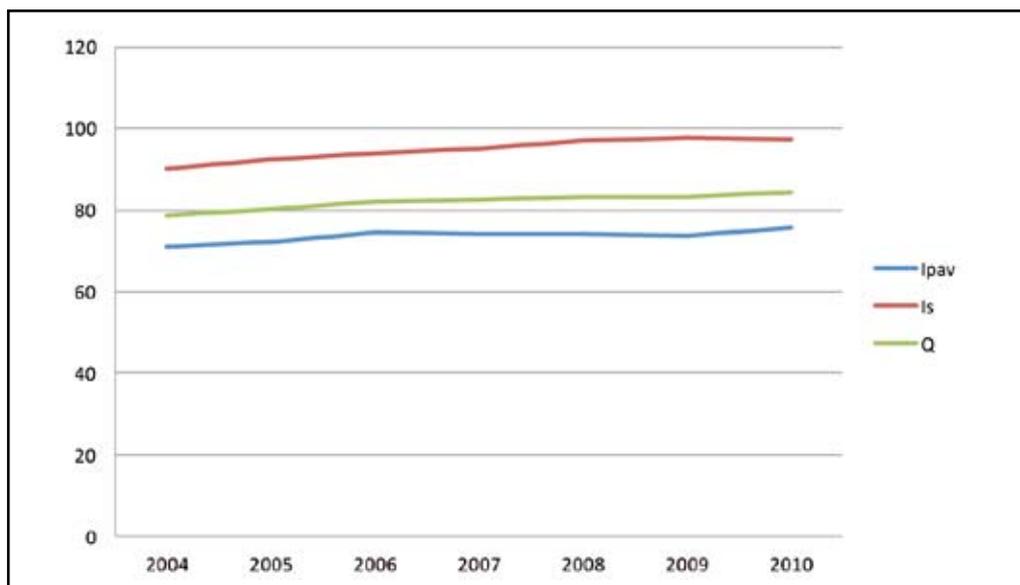


Grafico 4.3 - Gli indicatori di qualità per l'intera rete autostradale

La carta dei servizi, il sito internet delle società concessionarie e la qualità dei processi aziendali

In tema di qualità del servizio è proseguita nel 2010 la revisione e la verifica delle attività e dei documenti aziendali delle società concessionarie anche attraverso il confronto con le stesse; particolare attenzione è stata rivolta alle attività di controllo e di monitoraggio delle Carte dei Servizi che, seppure in una fase sperimentale, stanno procedendo verso una più strutturata implementazione secondo ulteriori standard minimi di riferimento.

In base alla disamina degli elementi forniti dalle società concessionarie si è proceduto nel primo periodo del corrente anno ad effettuare il resoconto dell'esercizio 2010; quanto sopra in linea con la direttiva n. 102 del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti del 19 febbraio 2009 indirizzata all'aggiornamento e la diffusione delle Carte dei servizi autostradali.

I siti aziendali delle concessionarie autostradali concorrono ad assolvere ad una importante offerta informativa per i fruitori delle autostrade.

Tuttavia, emerge che in taluni casi i dati sul traffico in tempo reale, pubblicati sui siti internet delle varie Concessionarie, possano soffrire di una carenza di parametrizzazione e di omogeneità. Come previsto nella Carta dei Servizi, la raccolta di dati omogenei sulla transitabilità e sulla velocità di percorrenza dei veicoli e/o del flusso dei veicoli percorrenti potrebbe consentire alle concessionarie di pubblicare non solo i dati del traffico, ma anche i corrispondenti standard ed indicatori di qualità.

Di seguito si riporta una sintetica ricognizione di alcuni tra gli ambiti investigati e/o in corso di disamina da parte dell'Ispettorato:

La qualità nell'esercizio: comunicazione preventiva dei cantieri che interessano la sede stradale

Nell'ambito del fattore base sicurezza lo specifico indicatore - individuato per penetrare il complesso processo dell'esercizio con lo scopo di elevare la consapevolezza del gestore sulla preventività delle attività informative a fronte di presenza di cantieri che interessano la sede autostradale - mostra un livello di riferimento (di 24 ore di preavviso), verificato e comune a tutte le società concessionarie: tale valore va certamente consolidato e migliorato prevedendo, nel medio termine, l'elevamento del relativo standard.

Va segnalata quale positiva attività intrapresa dalle società concessionarie, la strutturazione di una "sezione delle ordinanze" nel sito aziendale che risponde sia ad una esigenza informativa nei confronti di altri enti stradali (interconnessi alla tratta autostradale) o di autorità preposte, sia ad una puntuale attesa per tutti gli utenti autostradali, soprattutto di coloro che fanno uso di fasce orarie abituali, interessati ad una preventiva conoscenza degli eventi che variano, seppure provvisoriamente, la capacità stradale.

La qualità dei controlli interni delle aree di servizio e l'attenzione agli utenti diversamente abili

A livello complessivo di comparto in concessione sono state effettuate dalle società concessionarie nel periodo investigato dell'anno 2010 oltre 18.300 visite corrispondente a una media di 4,9 visite al mese.

Nel primo semestre 2011 l'Ispettorato ha promosso un tavolo tecnico con l'obiettivo di lavorare ad un piano caratterizzato da:

- partecipazione e coordinamento
- innalzamento della qualità dei contenuti ed in particolare della qualità percepita
- uniformità affinché l'utente, lungo il percorso, non percepisca differenze tra gli stessi servizi resi da diversi gestori autostradali.

La qualità dell'informazione: parità di ruolo tra utente e gestore

In tema di informazione agli utenti sono state avviate le azioni volte a migliorare il processo dei reclami che investono le società concessionarie attraverso un graduale maggiore utilizzo di forme di comunicazione *web oriented*; anche nelle aree di servizio sono state costituite zone con internet gratuito al fine di rendere liberamente fruibili agli utenti informazioni su traffico, previsioni meteo, sui prezzi carburanti, sicurezza e tutor; inoltre, telecamere sui principali nodi autostradali, saranno destinate ad incentivare sempre di più il ricorso a forme *web oriented* in grado di supportare il gestore nell'acquisizione di informazioni sullo stato della rete infrastrutturale e sui servizi offerti.

Il monitoraggio e la qualità dell'infrastruttura, può avvalersi del diretto coinvolgimento degli utenti al fine di migliorare i servizi e la sicurezza stradale. Nell'attribuire all'utente lo stesso ruolo del gestore, l'Ispettorato punta a migliorare il monitoraggio delle infrastrutture attraverso due processi principali: la segnalazione e la moderazione.



La segnalazione avviene tramite azioni di reclamo e di proposte effettuate dagli utenti stradali; la moderazione viene effettuata dal gestore autostradale che restituendo informazioni in tempi celeri a fronte di ciascuna segnalazione, rende partecipe l'utente della propria strategia di management e attiva con esso un rapporto di collaborazione: l'utente partecipa attivamente all'azione di monitoraggio e di controllo dei servizi, del patrimonio stradale e della sicurezza. In tale contesto le procedure di conciliazione introdotte e pubblicizzate anche sul sito aziendale, hanno già registrato, un positivo contributo alla soluzione di criticità e tensioni insorte.

Per quanto riguarda i risultati dell'anno 2010 emerge che, a fronte di oltre 11.400 reclami, oltre il 97% è stata risolto entro 10 giorni.

Nel primo semestre 2011 l'Ispettorato ha promosso un tavolo tecnico al fine di valutare:

- l'opportunità di mettere a punto l'iniziativa della redazione periodica di "newsletter del comparto" che superando i limiti della territorialità in cui opera ogni singola società concessionaria possa essere di ausilio agli utenti autostradali nelle diverse condizioni di percorrenza (lunghi percorsi, periodi di affollamento come gli esodi estivi, viabilità invernale, manifestazioni ed eventi sportivi, ecc.);
- campagne di sicurezza stradale rivolte a specifiche fasce di utenti;
- la messa a punto di indirizzi di revisione e normalizzazione di alcune sezioni del sito delle società autostradali al fine di facilitare la consultazione delle informazioni necessarie.

La qualità e le direttive europee sulla sicurezza stradale e sulle gallerie

In data 8 aprile 2011 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il decreto legislativo n. 35 del 15 marzo 2011 in attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture; il binomio, costituito da tale direttiva unitamente alla direttiva europea 2004/54/CE recepita con D.L. n. 264 del 9.10.2006, completa le disposizioni sulla sicurezza afferenti l'intero comparto stradale e autostradale sia della rete transeuropea (da subito) che della rete di interesse nazionale (nell'arco temporale 2016-2021).

I due decreti di recepimento sono ad un diverso livello attuativo:

- il D.L. 264/06, disciplina dettagliatamente l'ambito tecnico-organizzativo;
- Il D.L. 35/11 è ancora di indirizzo ed è rivolto alla definizione delle necessarie procedure.

Appare evidente la necessità di integrare ed armonizzare tra loro le due direttive procedendo da un lato all'attuazione - previa messa a punto di modalità di dettaglio - del D.L. 35/11 e, dall'altro, revisionando il D.L. 264/06 alla luce di quanto introdotto dal più recente D.L. 35/11.

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

Nel 2010 è stato avviato il Piano Pluriennale di Sviluppo ed Integrazione dei Sistemi Informativi e delle Tecnologie Elettroniche (PPSITE) che recepisce e programma le esigenze di nuove implementazioni o manutenzioni evolutive relative ai sistemi informativi, agli impianti tecnologici ed alle infrastrutture tecnologiche.

Sono state raccolte ed elaborate le rilevazioni delle richieste espresse dalle varie sedi aziendali. L'analisi preliminare di valutazione delle richieste è stata volta a definire le esigenze di armonizzazione dei sistemi IT e una proposta di pianificazione degli interventi richiesti secondo i principi di priorità e propedeuticità.

Il risultato della analisi preliminare mostra uno sviluppo del Piano Pluriennale nel periodo 2010-2014 e conferma gli indirizzi strategici per creare una infrastruttura intelligente di trasporto, eccellere nella programmazione e nella gestione dei lavori, perfezionare la gestione operativa.

Tecnologie

Nel corso dell'anno l'Unità Tecnologie ha condotto una serie di attività volte al miglioramento delle performance e della sicurezza della rete e dell'Hardware.

In particolare, sulla rete sono stati effettuati i seguenti interventi:

- installazione e configurazione del nuovo Centro Stella al CED di via Monzambano che ha consentito di ridondare le connessioni dei server;
- separazione delle reti dei PC (Utenti) da quelle dei Server;
- incremento dei cosiddetti Centri di ricovero dei dati portati da 160 a 360;
- avvio del progetto di migrazione del sistema di posta elettronica da Exchange 2003 a Exchange 2010.

Sulle apparecchiature Hardware sono stati effettuati i seguenti principali interventi:

- downsizing del CED attraverso tecniche di virtualizzazione. Sono stati attivati 280 server virtuali su 9 macchine fisiche, con un consistente risparmio energetico ed una ottimizzazione degli spazi fisici necessari (si passa da 4 armadi a un solo armadio);
- sono stati acquistati e messi in produzione due nuovi sistemi Storage di dischi uno completamente dedicato a SAP e l'altro dedicato ai servizi di sede;
- ulteriore potenziamento del sistema AIX che ha permesso l'entrata in produzione dei sistemi HR e Finope nelle nuove versioni.

Per quanto riguarda il livello di sicurezza ed il miglioramento del livello di servizio sono stati effettuati i seguenti interventi:

- attivati i Firewall di sede in service dal fornitore di servizi TD;
- stipulato un contratto con società esterna per l'assistenza legale specialistica sulle problematiche di sicurezza;
- aggiornato il sito di DR (Disaster Recovery) con la nuova versione di SAP-HR;
- upgrade di release del sistema Anas-SAP.

Nel 2010, attraverso la nuova Unità Impianti, sono state affrontate in modo organico e coordinato le tematiche connesse all'esercizio; in particolare le principali attività della nuova Unità Impianti per l'Esercizio hanno riguardato:

Sistema di localizzazione veicolare e interoperabilità con le Sale Operative

Le attività si sono concentrate con il supporto tecnico ed organizzativo alla Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio per la messa a punto del progetto esecutivo e successiva attuazione del sistema di localizzazione veicolare

con funzioni di interoperabilità e trasmissione dati/video verso i sistemi delle sale operative compartimentale (SOC) e nazionale (SON).

Nel 2010 sono stati completati gli allacci alla rete di trasmissione dati intranet ed internet di tutte le sale operative, è stata attivata la rete per l'allaccio di tutti i veicoli che verranno progressivamente dotati degli apparati di bordo, sono state completate le installazioni dei sistemi e delle applicazioni per 19 sale operative e 200 mezzi.

Nei primi mesi del 2011 verranno portate a termine le installazioni degli ultimi due siti, l'attrezzaggio dei rimanenti veicoli e la formazione degli operatori compartimentali con il successivo avvio in esercizio del nuovo sistema che costituirà il nucleo centrale del costituendo sistema Anas di Road Management System.

Censimento e telecontrollo degli impianti su strada ed in galleria

La Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio ha avviato, su tutto il territorio nazionale, una campagna di censimento degli impianti su strada ed in galleria (illuminazione, semafori, pannelli a messaggio variabile, telecamere, sistemi di rilevamento del traffico, meteo, sistemi complessi di controllo delle gallerie) con scopo conoscitivo, valutativo e programmatico in termini di adeguamento, completamento e telecontrollo degli stessi.

Sistema Informativo Catasto Strade (Si.Ca.St.)

Nel corso del 2010 sono state avviate iniziative di ottimizzazione delle funzionalità del sistema e studi per la revisione delle stesse in ottica di una evoluzione funzionale sia in termini architetture (passaggio integrale su piattaforma web) che in termini di completa integrazione con le varie banche dati gestionali e tecniche correlate già esistenti o in via di costituzione (Pubblicità, Licenze, Immobili, Opere d'Arte, Acustica, Ambientale, Pavimentazioni, ecc).

Tutte queste iniziative sono state incorporate nel contesto progettuale che prevede la costruzione progressiva di una Banca Dati Infrastrutture a supporto dei processi realizzativi e manutentivi della infrastruttura viaria.

PDM (Project Document Management)

Il sistema è stato rilasciato in esercizio nel 2009. Nel 2010 è stato avviato l'utilizzo operativo del sistema, con un progetto "pilota" attivato in Direzione Centrale Progettazione nel corso del primo semestre dell'anno.

È stata attivata la prima Gara che prevede condivisione dei file degli Elaborati a base di gara con i concorrenti e lo scambio online di richieste di chiarimenti e chiarimenti. Nel secondo semestre è stato esteso anche agli appaltatori l'utilizzo del sistema PDM.

PDM – Evoluzione per Unità Gare e Contratti

L'evoluzione del PDM per la Gestione Documentale dell'Unità Gare e Contratti è stata rilasciata in esercizio a Luglio 2010. L'evoluzione è finalizzata a garantire il tracciamento dei processi di gara ("workflow"), di stipula dei contratti e degli atti aggiuntivi, consentendo il monitoraggio in tempo reale delle attività dei Funzionari e la condivisione di tutta la documentazione prodotta.

PDM – Evoluzione per Segreteria del Consiglio di Amministrazione

A Giugno 2010 è stato collaudato il nuovo sistema di “Gestione Documentale per Segreteria del CdA”, il cui obiettivo è la gestione ed archiviazione della documentazione del Consiglio di Amministrazione, con la possibilità da parte della Segreteria del CdA di ricevere la documentazione dalle varie Unità e di trasmetterla in tempo reale in formato digitale a tutti i componenti del CdA stesso.

Dopo aver rilasciato il sistema in esercizio è stato avviato a Settembre un periodo di supporto operativo alla Segreteria del CdA, con l’obiettivo di aprire l’accesso al sistema anche alle altre Unità Anas entro il primo semestre 2011.

PCM – Procurement Contract Management

Nell’ambito delle iniziative finalizzate all’efficientamento dei processi riguardanti le acquisizioni di beni e servizi, alla fine del primo semestre 2010 è stata conclusa l’analisi funzionale per lo sviluppo di una soluzione informatica a supporto della gestione documentale dei contratti di acquisto, integrata con i sistemi aziendali ad oggi utilizzati, in grado di garantire:

- visibilità e accessibilità su tutti i contratti stipulati con i fornitori di beni e servizi di Anas da parte dell’Unità Acquisti;
- standardizzazione e razionalizzazione delle condizioni contrattuali;
- controllo delle condizioni di fornitura applicate a ciascun contratto, delle eventuali modifiche apportate nel tempo, delle variazioni alle condizioni standard;
- sicurezza nella gestione dei documenti contrattuali;
- efficienza del processo di gestione documentale, dalla fase di redazione, modifica/aggiornamento, fino all’archiviazione e ricerca;
- pianificazione degli eventi legati alla gestione di un contratto ed in particolare la tempestiva attivazione delle procedure di rinnovo;
- governance degli acquisti attraverso il monitoraggio dei livelli di utilizzo dei contratti e di altri indicatori di performance associati;
- integrazione delle informazioni associate ai contratti con informazioni a supporto del processo acquisti, gestite da altre applicazioni informatiche.

Il sistema sarà messo in esercizio al termine dell’anno 2011.

Controllo Commesse di Progettazione

Il sistema si compone di un’applicazione di “Enterprise Project Management” (EPM) dedicata all’archiviazione e gestione dei cronoprogrammi dei progetti e di un’applicazione di “Timesheet” dedicata alla consuntivazione delle ore spese dalle risorse sui progetti e sulle cd. “macroattività non legate a progetti”.

SIVCA – Sistema informativo a supporto dell’IVCA

Nel 2010 è stato realizzato un nuovo progetto che consentirà di registrare e monitorare i dati degli investimenti sostenuti dalle concessionarie autostradali. L’iniziativa ha l’obiettivo di determinare in modo puntuale il calcolo dell’incremento tariffario delle concessioni autostradali.

Applicazione CRM U.R.P.

Ad ottobre 2010 è stata completata la migrazione del sistema applicativo dedicato



al Contact Center ed all'Ufficio Relazioni con il Pubblico, passando ad una nuova versione completamente in ambiente Web che ha portato ad una migliore fruibilità del sistema ed ha introdotto miglioramenti funzionali nel ciclo del trattamento delle pratiche.

Portale intranet aziendale

Al fine di elevare il livello di informatizzazione dell'azienda e migliorare la comunicazione con i dipendenti è stato completato il progetto di evoluzione tecnologica del Portale intranet aziendale, con l'utilizzo della piattaforma applicativa Microsoft Sharepoint, che incorporando tutte le funzioni già presenti del portale e garantendo quindi la continuità operativa degli utenti, beneficia di un ambiente di sviluppo standardizzato, con notevoli potenzialità evolutive e di integrazione.

Gli sviluppi previsti nel 2011 saranno indirizzati sul collaboration e su una maggiore capacità di diffondere informazioni mediante l'utilizzo di wiki, di un potente motore di ricerca e di una stretta integrazione con il sistema documentale Anas.

Sistema SIL

Nel corso del 2010, oltre alle attività connesse alla stabilizzazione di SAP Fase2, sono state effettuate le attività connesse alla interoperabilità con le altre amministrazioni pubbliche.

In particolare, sono state effettuate le seguenti macroattività:

- stabilizzazioni delle funzioni di trasmissione periodica delle informazioni sui lavori con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;
- completamento del progetto di scambio dati con il Ministero dell'Economia e Finanze;
- realizzazione dell'integrazione con l'applicativo SIMOG ANAS;
- realizzazione procedure e specifica reportistica a supporto dei processi di monitoraggio dei piani di Manutenzione sia Ordinaria che Straordinaria;
- introduzione della nuova gestione della validazione dei certificati di pagamento e delle rate di saldo.

4.3.7.1 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 entro il mese di marzo 2010 ed ha recepito tutte le nuove applicazioni realizzate e le integrazioni introdotte nel sistema ERP aziendale. Nel periodo sono state inoltre aggiornate le norme di sicurezza riguardanti il comportamento dell'utente nel trattamento dei dati, nell'uso della posta elettronica e dei software aziendali.

L'Unità Tecnologie - Reparto di Sicurezza Informatica ha provveduto ad effettuare la migrazione del sistema Anti Virus ad una versione aggiornata e potenziata e ha effettuato un test interno di Vulnerability Assessment per la verifica delle vulnerabilità in base a quanto previsto dalle disposizioni legislative vigenti.



aziendali, ha nominato gli incaricati al trattamento dei dati; si conferma che nel 2010 non sono stati registrati casi di perdita di dati degli utenti.

4.4 I fornitori

Il rapporto che Anas intrattiene con i fornitori è basato non solo su criteri economici e di servizio, ma anche su valutazioni legate alla condivisione di principi di comportamento. I rapporti con i fornitori sono intrattenuti dall'Unità Acquisti di Anas che si occupa sostanzialmente di assicurare:

- la gestione delle fasi negoziali;
- il controllo delle forniture;
- l'ottimizzazione dei costi di acquisto dei beni e servizi ed un adeguato livello di servizio (qualità della forniture, tempi di consegna, ecc.).

Queste finalità vengono raggiunte mediante la definizione di politiche e piani, la qualifica dei fornitori, d'intesa con i clienti interni e nel rispetto della normativa vigente in materia.

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.

GR\G3>
HR1

Anas pone inoltre in essere attività specifiche per il coinvolgimento o la responsabilizzazione dei fornitori su tematiche sociali/ambientali, mediante campagne di comunicazione e sensibilizzazione effettuate mediante le tecnologie disponibili sul proprio Portale Acquisti (ad. es. Sostenibilità, Firma digitale, ecc.). Nel 2010 il valore¹² distribuito ai fornitori per i costi intermedi di produzione è stato pari a €/migliaia 682.715 (€/migliaia 629.478 nel 2009), 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.

Il grafico 4.3a riepiloga la suddivisione delle spese per tipologia di fornitura dell'ultimo triennio:

12. I dati non comprendono l'Area Lavori.

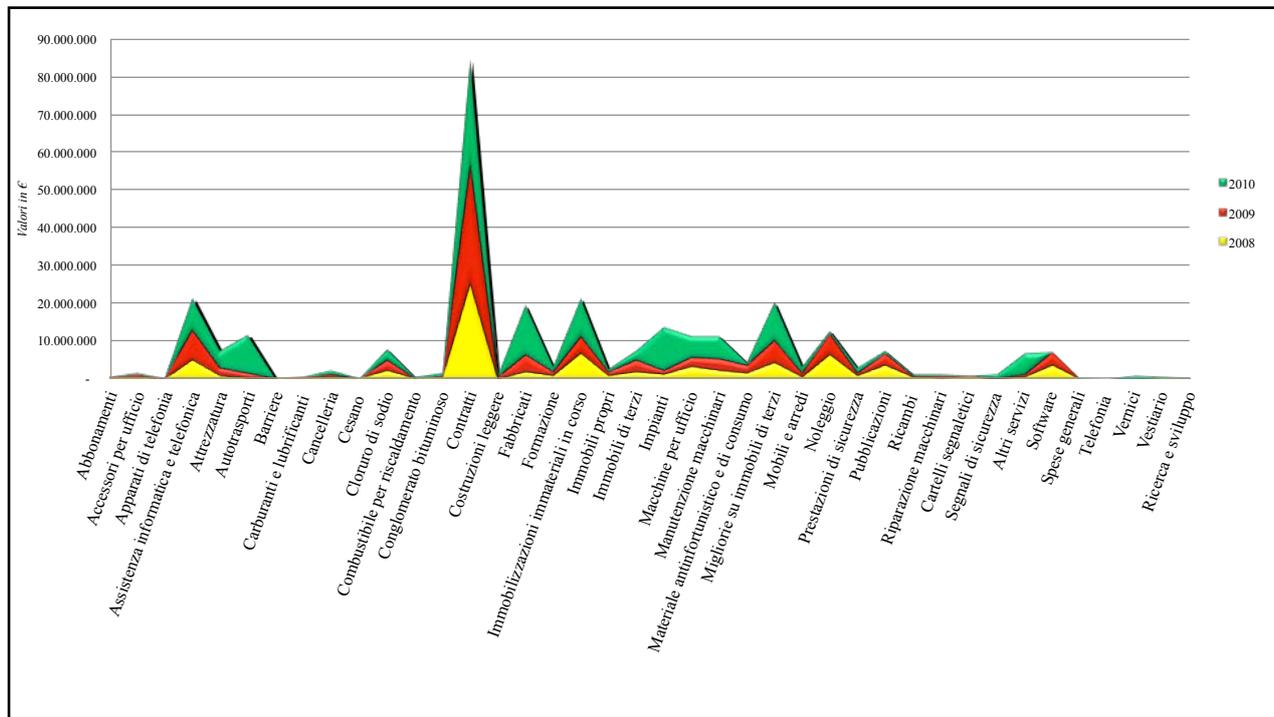


Grafico 4.3a - Suddivisione delle spese per tipologia di fornitura (anni 2008-2010)

Nel triennio oggetto di analisi si registra un incremento di quasi tutte le tipologie di spesa.

La tabella 4.5 espone invece, in relazione alle diverse tipologie di acquisto, il numero di fornitori in anagrafe, il numero degli ordini evasi in ciascun esercizio ed il costo di acquisto:

Tabella 4.5 - Suddivisione dei fornitori per tipologia di fattura									
Valori in €									
Tipologia di fornitura	2008			2009			2010		
	Numero di fornitori in anagrafe	Numero degli ordini	Importo degli ordini	Numero di fornitori in anagrafe	Numero degli ordini	Importo degli ordini	Numero di fornitori in anagrafe	Numero degli ordini	Importo degli ordini
Abbonamenti	66	208	319.494	75	222	115.912	75	242	252.654
Accessori per ufficio	100	211	477.701	117	260	686.999	119	238	262.999
Apparati di telefonia	23	28	28.467	30	40	113.397	26	34	40.631
Assistenza informatica e telefonica	154	386	5.235.314	155	376	7.933.409	136	276	8.260.663
Attrezzatura	39	54	917.972	34	40	2.171.258	47	62	4.259.334
Autotrasporti	1	3	79.312	3	6	1.590.272	6	18	10.111.633
Barriere	6	7	50.572	7	8	34.449	8	8	50.547
Carburanti e lubrificanti	35	97	234.732	29	99	189.891	29	85	198.555
Cancelleria	142	710	550.082	98	667	768.456	96	810	1.049.336
Cesano	27	47	112.285	25	40	88.628	25	42	93.556

Tipologia di fornitura	2008			2009			2010		
	Numero di fornitori in anagrafe	Numero degli ordini	Importo degli ordini	Numero di fornitori in anagrafe	Numero degli ordini	Importo degli ordini	Numero di fornitori in anagrafe	Numero degli ordini	Importo degli ordini
Cloruro di sodio	10	93	2.416.243	14	108	2.595.439	19	119	2.848.470
Combustibile per riscaldamento	26	49	174.550	16	60	164.480	20	75	259.281
Conglomerato bituminoso	34	59	432.872	29	55	545.788	24	64	539.572
Contratti	558	1.436	25.264.802	618	1.474	31.311.701	578	1255	27.935.452
Costruzioni leggere	1	2	20.094	9	13	663.133	10	11	210.477
Fabbricati	51	58	2.059.014	72	92	4.459.991	82	95	13.023.046
Formazione	110	273	905.080	92	262	1.055.569	123	318	1.354.175
Immobilizzazioni immateriali in corso	5	8	6.943.614	6	8	4.513.674	7	11	9.954.285
Immobili propri	137	252	878.114	109	206	1.009.666	109	202	839.793
Immobili di terzi	239	433	1.857.988	239	559	3.136.570	238	486	2.571.571
Impianti	52	85	1.090.432	70	90	1.287.981	68	108	11.197.082
Macchine per ufficio	69	142	3.160.666	83	159	2.539.729	734	2263	5.746.148
Manutenzione macchinari	504	2.289	2.386.310	448	2.134	3.009.341	147	202	6.026.467
Materiale antinfortunistico e di consumo	395	1.098	1.671.956	891	3.214	1.857.912	77	178	953.974
Migliorie su immobili di terzi	98	138	4.517.400	132	182	5.642.107	64	794	10.124.019
Mobili e arredi	72	192	671.344	91	230	953.735	8	9	1.709.786
Noleggio	79	771	6.394.973	86	675	5.673.548	75	163	781.773
Prestazioni di sicurezza	65	122	757.901	81	159	759.578	6	21	1.590.153
Pubblicazioni	9	30	3.710.554	3	16	3.199.111	151	430	555.984
Ricambi	155	523	489.188	150	527	556.488	24	87	341.385
Riparazione macchinari	29	319	386.340	28	78	466.397	57	83	441.921
Cartelli segnaletici	45	61	486.901	53	72	281.071	23	31	39.714
Segnali di sicurezza	16	26	37.934	25	39	54.191	165	283	1.264.335
Altri servizi	133	229	547.106	141	243	565.281	46	64	5.600.485
Software	45	66	3.647.799	52	71	3.425.880	54	84	54.443
Spese generali	39	60	7.985	52	74	28.570	15	17	10.149
Telefonia	16	23	12.432	17	25	8.016	17	28	3.269
Vernici	10	12	3.507	14	22	2.079	4	73	1.021.602
Vestiaro	21	54	99.170	27	65	133.821	5	100	343.781
Ricerca e sviluppo	-	-	-	2	2	79.107	-	-	-
Totale	3.616	10.654	79.038.200	4.223	12.672	93.672.625	3.517	9.469	131.922.502

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

Dalla tabella si evince che il numero dei fornitori, così come il volume degli ordini, si sono incrementati nel biennio 2008 – 2009 riducendosi nuovamente nel corso del 2010 a seguito di politiche di accentramento e razionalizzazione delle spese.

4.4.1 La selezione dei fornitori

L'obiettivo che Anas si prefigge di raggiungere in tema di selezione dei fornitori è garantire procedure di selezione e di aggiudicazione, esplicitate secondo le normative comunitarie di settore e il codice dei contratti pubblici. In conformità a quanto previsto dalla normativa sugli appalti pubblici, Anas richiede alle imprese

GRI/G3> EC6

concorrenti di autocertificare la propria regolarità relativa agli obblighi previdenziali, assistenziali, di sicurezza e di condizioni di lavoro previsti dalla legislazione vigente.

GRI/G3> HR2 Sugli stessi temi, a seconda degli elementi che caratterizzano l'appalto, in particolare nei casi in cui è preponderante l'incidenza del lavoro umano, in fase di aggiudicazione viene effettuata un'accurata analisi sulla congruità delle offerte, mediante la richiesta di giustificativi o audizioni.

Inoltre, per procedere alla stipula del contratto e, successivamente, al perfezionamento dei pagamenti, viene sempre verificata la situazione riepilogata nel Documento Unico di Regolarità Contributiva (D.U.R.C.).



Figura 3 - Suddivisione degli acquisti per fasce di spesa

La figura 3 mostra le differenti procedure attuate da Anas per fasce di spesa: per acquisti di importo superiore a 20.000 € ed inferiori a 193.000 € 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 da criteri di preferenza correlati alla loro localizzazione geografica o ad altri elementi discriminanti o di favore.

Il portale acquisti

Nel corso degli anni Anas ha creato un database per l'identificazione e la qualificazione dei fornitori e mediante il "portale acquisti" offre alle varie funzioni aziendali richiedenti l'acquisto (centralizzato / coordinato / periferico) un percorso differenziato per tipologia di spesa.

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

- trasparenza e pari opportunità di aggiudicazione: tutti i fornitori invitati a gara telematica dispongono delle medesime informazioni e condividono le stesse regole di gara;
- riduzione dei tempi necessari per la preparazione ed invio di offerte: interfacce di utilizzo intuitivo guidano il processo automatizzandone l'operatività;
- incremento di efficienza ed efficacia nell'interazione con l'acquirente: grazie

I contratti di volta in volta predisposti prevedono specifiche clausole volte a disciplinare il rispetto dei diritti umani e delle condizioni di lavoro, eventualmente richiedendo apposite polizze assicurative.

Da ultimo, la permanenza delle suddette condizioni viene certificata con la valutazione della prestazione (vendor rating) effettuata dal direttore dell'esecuzione del contratto.

Nel 2010, i principali fornitori e appaltatori che hanno partecipato alle 296 gare indette (di cui 16 sopra soglia e 257 sotto soglia) sono stati sottoposti a verifiche in materia di diritti umani.

all'automazione e alla 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).

Le positive esperienze maturate dall'Unità Acquisti, hanno consentito di concentrare in un'unica piattaforma tecnologica di e-procurement le attività negoziali sopra e sotto la soglia comunitaria, che consentirà il presidio di:

- processi relativi alla gestione di Richieste di Informazioni, Richieste di Offerta in busta chiusa digitale e Aste Elettroniche, ai sensi della vigente normativa sui contratti pubblici (D.Lgs. 163/06 e s.m.i.), oltre all'utilizzo dello strumento di firma digitale a garanzia dell'autenticità ed integrità dei documenti presentati esclusivamente in formato elettronico;
- processi di iscrizione negli elenchi fornitori e di valutazione delle prestazioni dei fornitori per le acquisizioni in economia;
- processi di monitoraggio e reporting della catena di fornitura, al fine di controllare in maniera strutturata e in tempo reale le attività negoziali e di qualificazione in corso e di produrre appositi report operativi e direzionali.

La Richiesta di Informazioni on line

La richiesta di informazioni rappresenta uno strumento molto semplice che permette di richiedere in maniera strutturata informazioni tecnico/economiche da utilizzare nella predisposizione del bando di gara e del capitolato.

Trae spunto dal considerando n. 8 della Direttiva 2004/18/CE: *“Prima dell'avvio di una procedura di aggiudicazione di un appalto, le amministrazioni aggiudicatrici possono, avvalendosi del 'dialogo tecnico', sollecitare o accettare consulenze che possono essere utilizzate nella preparazione del capitolato d'onere a condizione che tali consulenze non abbiano l'effetto di ostacolare la concorrenza”.*

In pratica è la fase preliminare e conoscitiva che consentirà di valutare le informazioni tecnico-economiche ricevute ed avviare un'eventuale procedura negoziale telematica sul sito <http://acquisti.stradeanas.it>, articolata come di seguito:

- Fase 1: Richiesta di Offerta online;
- Fase 2: Asta Elettronica.

Successivamente alla chiusura della Richiesta di Informazioni online, Anas valuta le informazioni tecnico-economiche ricevute, al fine di effettuare una gara telematica sul sito <http://acquisti.stradeanas.it>. La richiesta di informazioni rappresenta uno strumento molto semplice che permette di richiedere in maniera strutturata informazioni tecnico/economiche da utilizzare nella predisposizione del bando di gara e del capitolato.

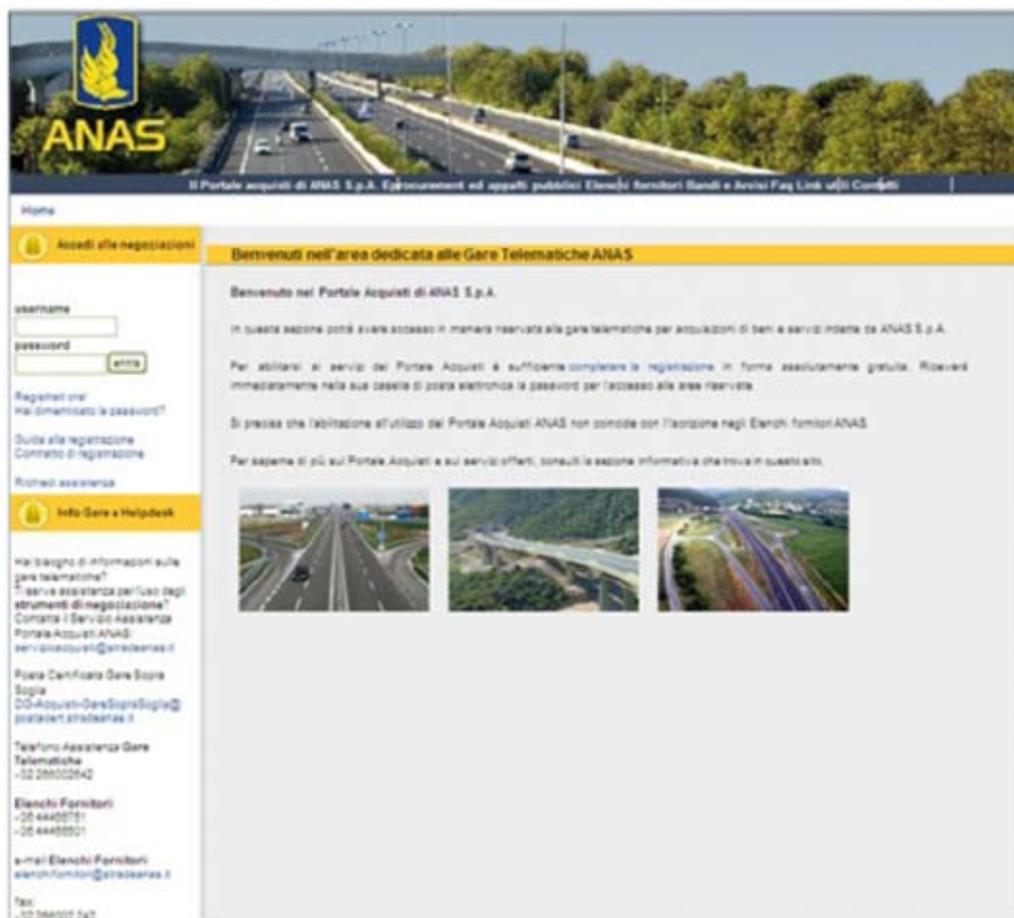


Figura 4 - Home page del Portale Acquisti di Anas

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). Di volta in volta, vengono effettuate valutazioni circa la possibilità di ricorrere alle convenzioni e accordi quadro attivati da Consip, ai sensi della legge finanziaria per l'anno 2008, legge n. 244 del 24 dicembre 2007. La possibilità di aderire a tali convenzioni appare come una vantaggiosa opportunità per Anas, soprattutto per le forniture e i servizi che si pongono al di sopra della soglia comunitaria e che si riferiscono a fabbisogni standardizzati. 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 (cioè espletamento tramite asta elettronica).

Come anticipato 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 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 alla legislazione vigente, e 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 rappresenta uno dei documenti richiesti per l'iscrizione del fornitore nell'elenco dei fornitori. Al 31 dicembre 2010, i fornitori in possesso di tale qualifica sono oltre 396.

La strategia adottata dall'Unità Acquisti prevede di effettuare in modalità totalmente dematerializzata (*paperless*) tutte le gare da aggiudicarsi con il criterio del prezzo più basso: nel 2010, sono state gestite 19 procedure *paperless*, sulla base del modello di valorizzazione utilizzato da Consip, che sintetizza in 25 €/anno il costo di un documento di 3 pagine prodotto nelle PA. Il risparmio di processo ottenuto è stato stimato in circa 10 €/migliaia.

Per quanto riguarda il contenzioso con i fornitori, il tasso d'incidenza dei reclami (calcolato come numeri reclami/numero di forniture) è stato nel 2010 pari al 33% (13% nel 2009). 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. Si consideri, inoltre, nel contesto di prevenzione del contenzioso, è fornita un'assistenza continua ai soggetti interessati all'accesso degli atti del procedimento di gara.

4.4.1.1 Documento Unico per la Valutazione Rischi da Interferenze

La realizzazione del Documento Unico per la Valutazione Rischi da Interferenze (più conosciuto con l'acronimo DUVRI) è un obbligo in materia di sicurezza del lavoro.

In base a quanto disposto dall'art. 26 del D. Lgs 81/2008 e s.m.i.:

"Il datore di lavoro committente promuove la operazione ed il coordinamento di cui al comma 2, elaborando un unico documento di valutazione dei rischi che indichi le misure adottate per eliminare o, ove ciò non è possibile, ridurre al minimo i rischi da interferenze"

La redazione del DUVRI è un onere dell'azienda committente, sia essa pubblica o privata; il fornitore prima di iniziare l'attività o prestare la propria opera ha l'onere di prendere visione dei rischi riportati sul DUVRI.

I principali scopi del DUVRI sono:

- valutare i rischi derivanti dalle interferenze reciproche delle attività (ad esempio uso di sostanze pericolose, formazione di scintille in ambienti con rischio esplosione, presenza di rischio chimico, manomissione e intralcio delle vie di fuga etc.);
- indicare le misure adottate per eliminare i rischi da interferenza;
- indicare le misure adottate per ridurre al minimo i rischi non eliminabili;
- verificare che le maestranze incaricate dei lavori siano in possesso dei requisiti tecnici adeguati;
- accertare che le maestranze incaricate dei lavori siano in regola con le posizioni assicurative INAIL;
- individuare i costi della sicurezza.

Sono esclusi dal campo di applicazione solo gli interventi esterni configurabili come prestazioni intellettuali e le semplici attività di consegna di merce o beni.

Anas, in fase di gara redige il DUVRI ai sensi dell'art. 26 comma 3, del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. Tale documento anche su proposta dell'affidatario del contratto potrà essere aggiornato in caso di modifiche di carattere tecnico, logistico od organizzativo incidenti sulle modalità realizzative entro 30 giorni dall'aggiudicazione.

4.4.1.2 La valutazione dei fornitori: il "Vendor Rating"

Anas utilizza lo strumento del Vendor Rating per la valutazione e il monitoraggio delle performance relative alle prestazioni ricevute dai fornitori, nonché dell'affidabilità dei prodotti e dei servizi acquistati. Tale sistema, giudicate le performance sotto differenti punti di vista, restituisce un indicatore sintetico (Key Performance Indicator – KPI) che rappresenta il "grado di bontà" della fornitura o del servizio. Il metodo del Vendor Rating permette di:

- selezionare in modo efficace ed oggettivo i fornitori, indirizzando le scelte verso gli operatori economici che garantiscono il miglior rapporto prestazione-costi;
- creare notevole chiarezza di rapporto nella relazione fornitore/prodotto/committente, in quanto permette di precisare che cosa Anas effettivamente si aspetta dal fornitore e come viene valutato ogni aspetto del rapporto contrattuale;
- misurare oggettivamente i diversi aspetti inerenti le performance dei fornitori;
- coinvolgere le diverse Unità organizzative interessate dall'approvvigionamento, sensibilizzando le stesse ai problemi connessi al rapporto di fornitura, e stimolando, pertanto, una maggiore collaborazione tra le funzioni stesse;
- stimolare i fornitori a migliorare costantemente la qualità delle proprie forniture, non solo per quanto concerne le loro caratteristiche intrinseche, ma anche in relazione agli aspetti gestionali di servizio.

L'obiettivo della valutazione dei fornitori (Vendor Rating) è di consolidare il presidio dell'intero ciclo di approvvigionamento, mediante la valutazione e il monitoraggio delle performance relative alle prestazioni ricevute dai propri appaltatori, nonché dell'affidabilità dei prodotti e dei servizi acquistati, considerando fattori quali ad esempio:

- il livello di costo generato dalla transazione (costo o prezzo);
- il livello di qualità erogata (qualità);

- il rispetto dei tempi previsti (tempo);
- il livello di servizio (servizio) e livello di flessibilità (flessibilità);
- la regolarità contributiva (retribuzione);
- l'applicazione di penali (penali);
- livello di soddisfazione (soddisfazione).

Sulla base dei parametri suddetti viene calcolato un indicatore sintetico rappresentativo del grado di bontà della fornitura o del servizio (Global Vendor Rate - GVR) ed applicato a ciascun operatore economico con il quale Anas ha un rapporto contrattuale.

Le informazioni generate attraverso il calcolo degli indicatori di Vendor Rating potranno essere utilizzate sia all'interno, sia all'esterno dei confini aziendali, fornendo un'indicazione quantitativa ed oggettiva del valore di ogni tipologia di fornitura o servizio.

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".

Come in precedenza accennato, ad eccezione dei casi in cui esistono diritti di privativa industriale o laddove esistano servizi altamente professionali preventivamente valutati dall'organismo interno di Verifica Incarichi, tutte le acquisizioni avvengono ricorrendo alle Convenzioni/Accordi quadro Consip o mediante procedure di gara espletate in ottemperanza al Regolamento (sotto soglia) e al Codice dei Contratti pubblici (sopra soglia). L'importo complessivo delle gare sopra la soglia comunitaria e sotto la soglia comunitaria aggiudicate nel corso del 2010 è pari a 107,10 €/milioni (comprensivo di approvvigionamenti non gestiti tramite SAP (ad esempio sfalcio erba, sgombro neve, assicurazioni, ecc.) l'importo totale degli ordini di acquisto emessi nel corso dello stesso anno è pari a 131,9 €/milioni, tale importo include gli ordini di acquisto riferiti a:

- gare aggiudicate nel corso dell'anno o in anni precedenti;
- indagini di mercato per importi inferiori a 20.000,00 €;
- affidamenti CONSIP;
- affidamenti diretti.

Altro aspetto da considerare riguarda l'analisi che, di volta in volta, viene effettuata a monte dell'approvvigionamento finalizzata a promuovere, ove possibile, l'introduzione nel capitolato di gara di specifici elementi che stimolino i fornitori

ad offrire i prodotti con le migliori prestazioni ambientali presenti nel mercato. L'approccio seguito dall'Unità Acquisti è di svolgere la valutazione delle evidenze di sostenibilità socio – ambientale fornite dai partecipanti alle gare, equiparando le certificazioni ambientali di sistema alle certificazioni di prodotto. Ciò, anche a seguito dell'indagine già illustrata nello scorso bilancio, effettuata nel mese di marzo 2010 su 3.176 fornitori (cui hanno risposto in 698), in base alla quale solo l'8% dei fornitori coinvolti ha dichiarato di essere in possesso di certificazioni di "sostenibilità ambientale" cui all'art. 44 del D.Lgs 163/2006 (es. Certificazione UNI EN ISO 14001/2004, dichiarazione ambientale EMAS, etc.).

4.4.3 L'analisi territoriale delle spese

La tabella 4.6 riporta il valore degli ordini di acquisto 2009 e 2010 per ciascun compartimento; si precisa che ogni compartimento dopo aver individuato un bisogno di spesa, agisce in piena autonomia rispetto alla Direzione Generale, attivando le opportune procedure di acquisto:

Tabella 4.6 - Valore degli ordini di acquisto suddivisi per compartimento

Suddivisione territoriale	2008	2009	2010	Diff. 2008 - 2010	Diff % 2008 - 2010
ANCONA	681.564	657.111	1.118.329	436.765	64%
AOSTA	690.833	1.031.499	1.463.433	772.600	>100 %
BARI	1.150.959	1.091.213	1.449.470	298.511	26%
BOLOGNA	1.641.194	2.530.953	1.612.658	-28.536	-2%
CAGLIARI	1.718.740	1.950.516	2.684.221	965.481	56%
CAMPOBASSO	1.519.894	1.365.513	1.611.373	91.479	6%
CATANZARO	1.401.839	2.692.290	2.298.969	897.130	64%
CESANO	1.064.000	1.010.997	800.017	-263.983	-25%
DIREZIONE GENERALE	45.618.075	52.333.805	77.033.858	31.415.783	69%
FIRENZE	1.855.017	973.965	1.759.328	-95.689	-5%
GENOVA	591.285	696.798	603.411	12.126	2%
IVCA	183.218	4.463.298	4.017.430	3.834.212	>100 %
L'AQUILA	2.212.236	5.077.627	12.912.793	10.700.557	>100 %
MILANO	1.188.414	1.633.325	1.886.406	697.992	59%
NAPOLI	1.342.253	1.578.285	2.901.582	1.559.329	116%
PALERMO	1.766.323	1.992.145	5.133.778	3.367.455	>100 %
PERUGIA	1.055.488	1.181.524	1.729.791	674.303	64%
POTENZA	1.181.299	796.794	1.014.000	-167.299	-14%
ROMA	1.789.745	1.778.120	1.608.137	-181.608	-10%
TORINO	886.468	1.243.906	1.308.402	421.934	48%
TRENTO	147.030	*	*	-147.030	-100%
TRIESTE	822.023	1.054.416	1.122.776	300.753	37%
UFFICIO DISTACCATO CATANIA	841.480	900.129	-	-841.480	-100%
UFFICIO SPECIALE BOLOGNA	400.458	*	*	-400.458	-100%
UFFICIO SPECIALE COSENZA	3.984.801	3.624.103	3.506.698	-478.103	-12%
UFFICIO SPECIALE GENOVA	217.832	*	*	-217.832	-100%
UFFICIO SPECIALE PALERMO	995.510	786.855	-	-995.510	-100%
VENEZIA	2.090.222	1.227.438	2.345.641	255.419	12%
Totale	79.038.200	93.672.625	131.922.502	52.884.302	67%

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

Dall'analisi dei dati del triennio 2008 – 2010 emerge che il valore degli ordini di acquisto risulta incrementato del 67%, pari a €/milioni 52.884. Tale aumento è da ricondurre al continuo aumento delle attività operative effettuate da Anas. Il grafico 4.4 sintetizza graficamente i dati espressi nella tabella precedente riportando la distribuzione territoriale delle spese per il triennio 2008 - 2010.

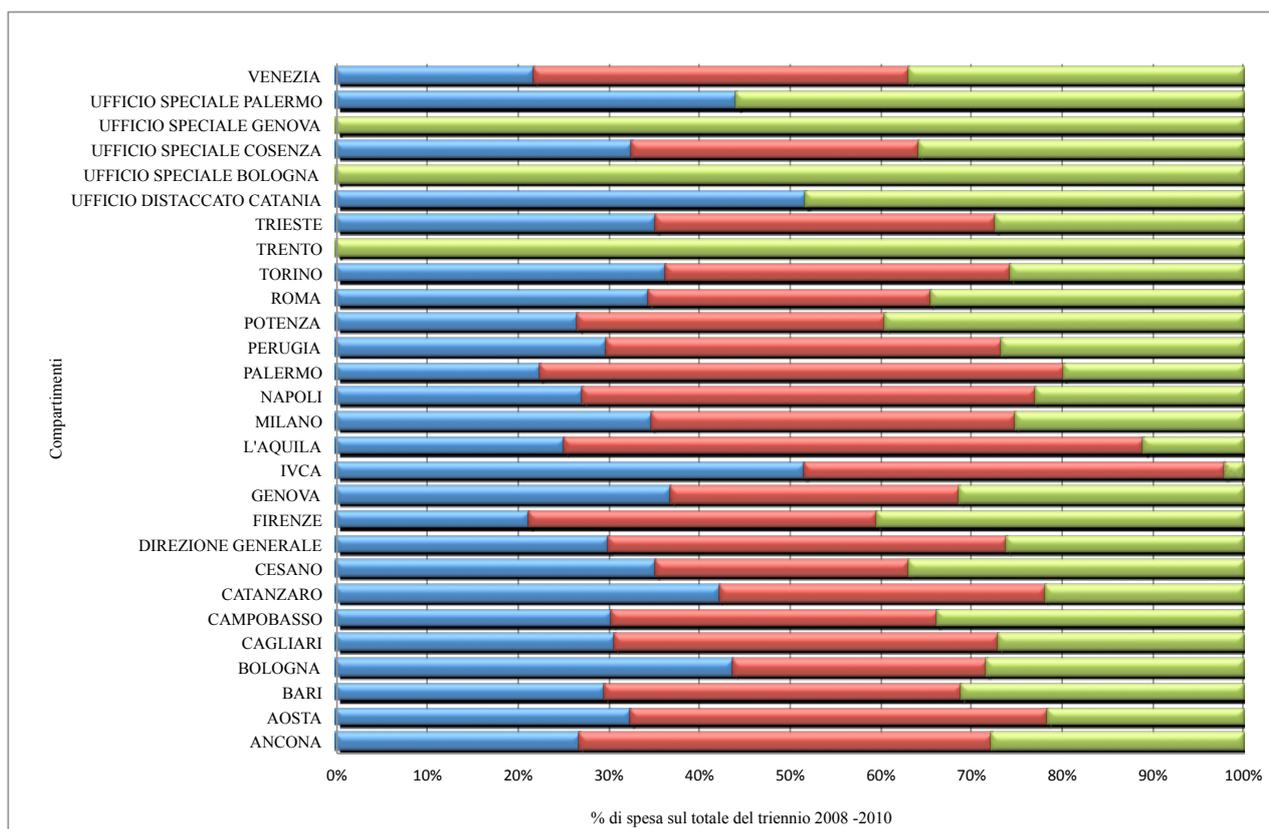


Grafico 4.4 - Distribuzione territoriale delle spese 2008-2010

Il grafico 4.5 mostra, invece, 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 (58,39% del totale del valore degli ordini evasi nel 2010, contro il 55,9% del 2009 e 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 nella Direzione Generale stessa anche se di uso dei vari compartimenti.

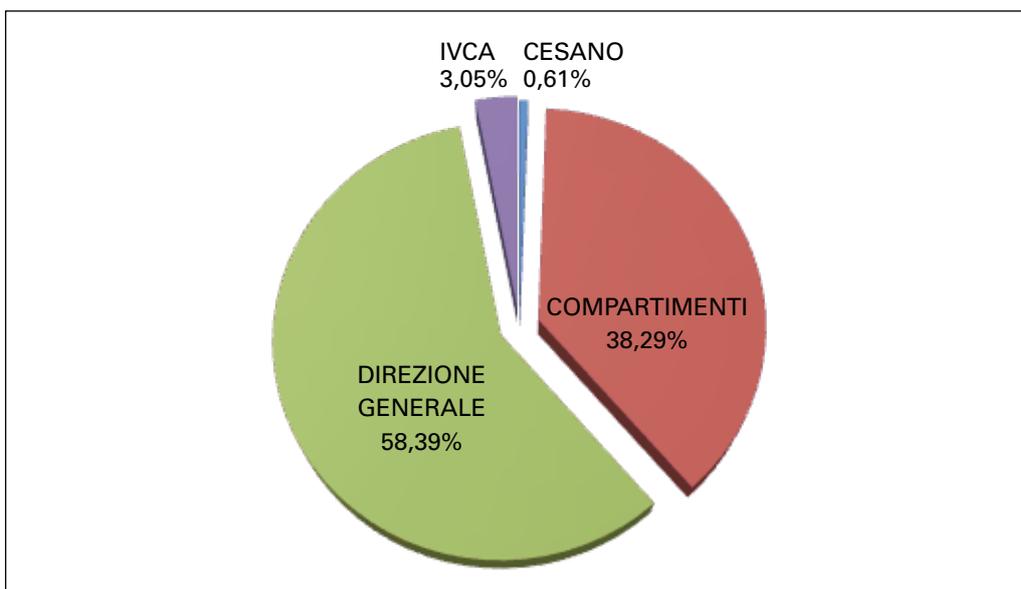


Grafico 4.5 - Distribuzione territoriale delle spese per il 2010

Il grafico 4.6 mostra la variazione nella distribuzione territoriale dei fornitori avvenuta nel triennio oggetto di analisi:

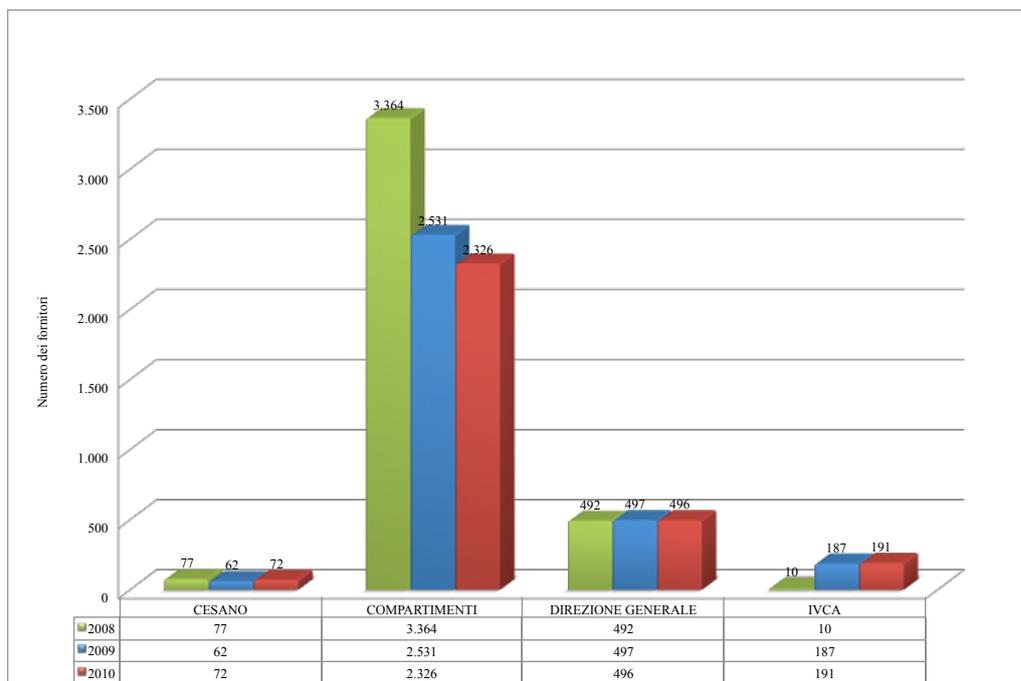


Grafico 4.6 - Distribuzione del numero dei fornitori

La suddivisione dei fornitori rileva che nel 2010, circa il 75,4% dei fornitori afferisce ai singoli compartimenti, nonostante la spesa sia maggiormente concentrata sulla Direzione Generale (58,39%). 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

Lo svolgimento dei contenziosi, di qualunque natura essi siano, è affidato a legali appartenenti al libero foro. Anas ha creato un apposito elenco, in continua evoluzione, mediante il quale è in grado di garantire principi di trasparenza e legalità nella gestione delle cause. I requisiti richiesti ai legali per l'ammissione all'elenco degli avvocati Anas sono:

- 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 evidenziati nella seguente figura:

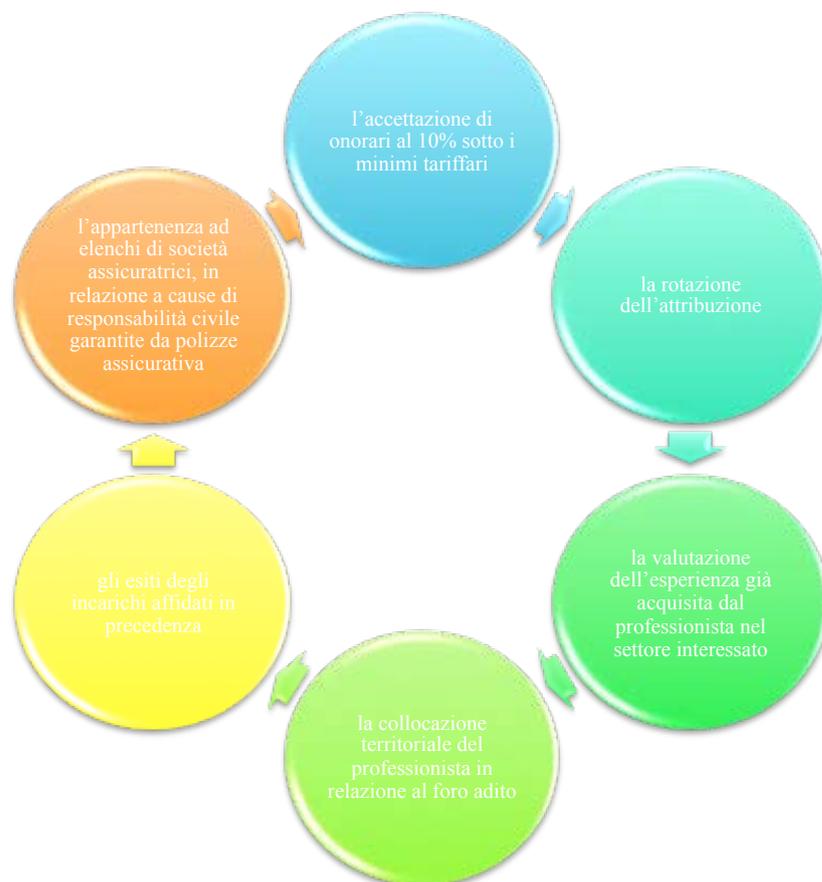


Figura 5 - Principi di attribuzione degli incarichi

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.

L'ammontare dei contributi a favore delle comunità, siano questi sponsorizzazioni o erogazioni liberali, elargiti da Anas risentono della natura stessa della società. Si vengono infatti a scontrare due esigenze contrapposte; da un lato vi è infatti il bisogno e la volontà di Anas di coinvolgere, mediante la partecipazione ad eventi ad hoc, gli utilizzatori finali su tematiche quali la sicurezza stradale e guida responsabile, e dall'altro si palesa l'obbligo istituzionale di oculatezza degli investimenti essendo questi ancora finanziati con fondi pubblici. In sostanza Anas si deve scontrare con quelli che sono i vincoli di impiego dei fondi che sono imposti dalla sua stessa natura istituzionale. 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 4.7 evidenzia le spese sostenute da Anas nel 2008, 2009 e 2010 per erogazioni liberali e sponsorizzazioni:

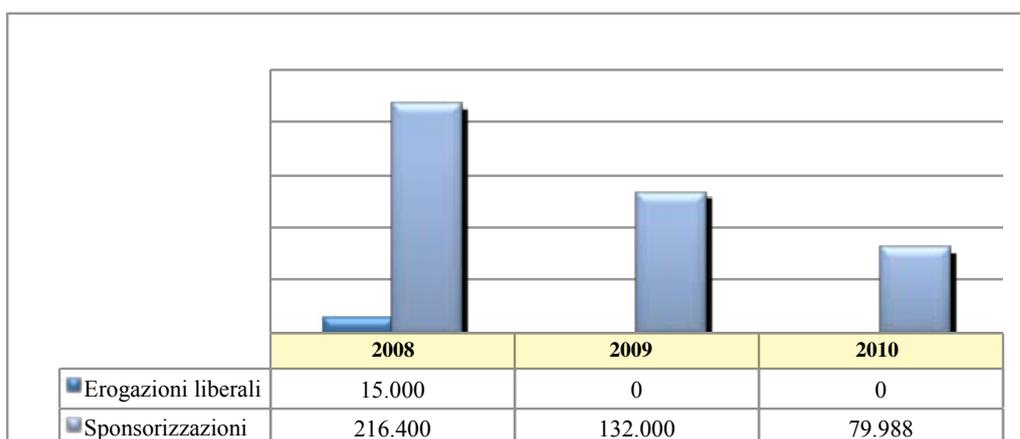


Grafico 4.7 - Contributi a favore della comunità

Nell'ambito delle attività condotte da Anas in favore della comunità di riferimento è da ricordare, così come più ampiamente trattato nel paragrafo 4.3.6.1 - Le attività di comunicazione e rapporti con utenti e media, l'attività svolta nell'organizzazione degli eventi legati all'apertura delle nuove opere viarie e dell'organizzazione di manifestazioni, campagne di sicurezza e convegni.

4.6 Il personale

Anas è sempre più convinta che i cambiamenti possano essere governati e guidati in modo sostenibile, coniugando gli obiettivi di efficienza con il coinvolgimento di tutte le risorse aziendali. GRI\G3>
LA1

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 operato:

- 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 ed 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 Human Resource (HR) e ad una rassegna stampa su notizie relative alla società.

Al 31 dicembre 2010 Anas ha un organico complessivo di 6.661 persone, assunte con contratto collettivo nazionale Anas. Nella tabella 4.7 vengono riportati i dati relativi alla distribuzione del personale in base al livello professionale e al tipo di contratto. GRI\G3>
LA4

Tabella 4.7 - Distribuzione dei lavoratori per livello e tipo di contratto

	Maschi	Femmine	Totale
Dirigenti	161	29	190
Quadri	1.200	444	1.644
Impiegati	3.875	898	4.773
<i>di cui contratti di inserimento</i>	36	61	97
Altri tipi di contratti (somministrazione lavoro, di collaborazione, a progetto ecc.)	35	19	54
Totale	5.271	1.390	6.661
Tempo Indeterminato	4.748	1.271	6.019
Tempo Determinato	523	119	642
Totale	5.271	1.390	6.661
di cui			
Part Time	622	65	687

Nelle tabelle 4.8 e 4.9 sono invece riportati i dati relativi alla distribuzione territoriale delle risorse presenti in Direzione Generale e negli Uffici Territoriali.

Tabella 4.8 - Distribuzione del personale della Direzione Generale per unità organizzativa

Direzione Generale	Maschi	Femmine	Totale
Staff Presidenza	7	9	16
Affari Societari e Segreteria CdA	3	13	16
Direzione Centrale Risorse, Organizzazione e Sistemi	203	128	331
Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali	28	37	65
Internal Auditing	12	9	21
Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali	83	62	145
Pianificazione Strategica	8	3	11
Legalità e Trasparenza	2	2	4
Nucleo Operativo di Sicurezza	2	1	3
CGAFC - Staff	9	9	18
CGAFC - Commerciale	32	12	44
CGAFC - Controllo di Gestione	5	7	12
CGAFC - Direzione Centrale Amministrazione e Finanza	49	54	103
CGAFC - Direzione Centrale Finanza di Progetto e Concess. Autostradali	16	21	37
CGAFC - Internazionale	12	4	16
CGAFC - Partecipazioni Societarie	1	3	4
CGLP - Staff	4	6	10
CGLP - Direzione Centrale Legale e Contenzioso	37	61	98
CGLP - Acquisti	27	15	42
CGLP - Gare e Contratti	14	20	34
CGAFC - Acquisizione del Patrimonio	6	2	8
CGT - Staff	38	12	50
CGT - Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento Territorio	54	17	71
CGT - Direzione Centrale Nuove Costruzioni	63	37	100
CGT - Direzione Centrale Progettazione	79	35	114
CGT - Ricerca e Innovazione	73	18	91
Personale Distaccato	14	4	18
Totale	881	601	1.482

Nel 2010 è proseguito il piano di incentivazione all'esodo già avviato nel corso dell'ultimo quadriennio. Tale progetto ha consentito di anticipare la risoluzione del rapporto di lavoro per molti dipendenti che avrebbero raggiunto i requisiti per il pensionamento a breve e di attivare transazioni con diversi rapporti di lavoro con un contenzioso pendente. Questa operazione ha permesso l'inserimento di nuove risorse in azienda maggiormente qualificate, in possesso di scolarità più elevata e con un significativo abbattimento del costo del lavoro.

Per quanto riguarda le dimissioni per l'esodo, il 2010 registra complessivamente 156 uscite (si veda tabella 4.12).

Nel corso del 2010, 538 risorse (media annua) hanno avuto un contratto part time. L'azienda ha da sempre mostrato particolare sensibilità nel venire incontro alle esigenze familiari dei propri dipendenti, agevolandoli con il riconoscimento temporaneo di riduzioni dell'orario di lavoro. Per il personale di esercizio, assunto con contratto di lavoro a tempo indeterminato part time, inoltre, in concomitanza dei periodi di picchi di più intensa attività lavorativa (ad es. sgombrò neve o esodo

estivo), è stata prevista una temporanea trasformazione dei contratti da part time a full time.

Tabella 4.9 - Distribuzione del personale per compartimenti ed altri uffici territoriali			
	Maschi	Femmine	Totale
Direzione Generale	881	601	1.482
Compartimento di Ancona	97	20	117
Compartimento di Aosta	46	13	59
Compartimento de L'Aquila	242	43	285
Compartimento di Bari	175	36	211
Compartimento di Bologna	96	39	135
Compartimento di Cagliari	437	64	501
Compartimento di Campobasso	158	19	177
Compartimento di Catanzaro	377	54	431
Compartimento di Firenze	129	42	171
Compartimento di Genova	49	17	66
Compartimento di Milano	147	46	193
Compartimento di Napoli	365	46	411
Compartimento di Perugia	141	22	163
Compartimento di Potenza	165	28	193
Compartimento di Roma	276	75	351
Compartimento di Torino	159	35	194
Compartimento di Trieste	39	21	60
Compartimento di Venezia	127	31	158
Ufficio Autostradale Salerno-Reggio Calabria	588	53	641
Direzione Regionale Sicilia	577	85	662
Totale	5.271	1.390	6.661

Di seguito viene riportata la distribuzione del personale per fascia di età e per anzianità aziendale.

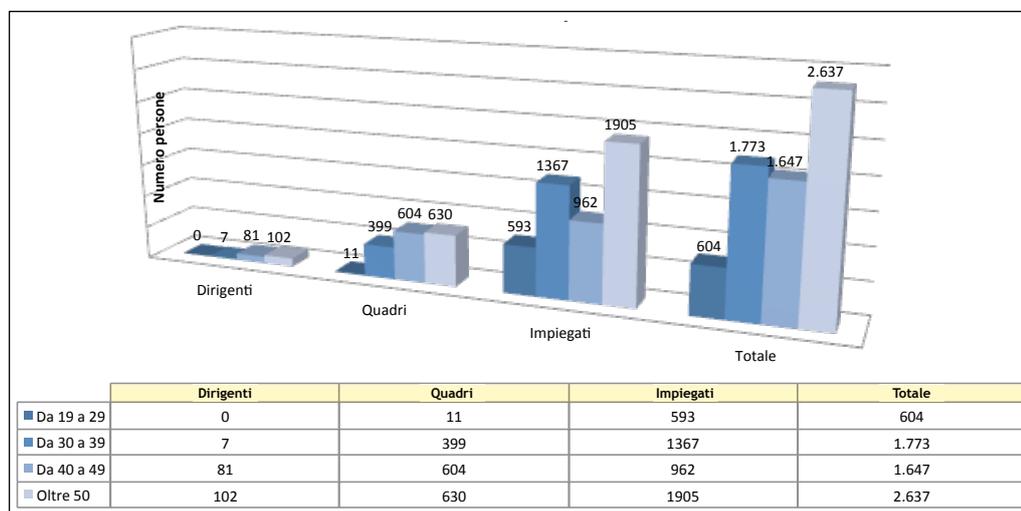


Grafico 4.7a - Distribuzione per fascia d'età

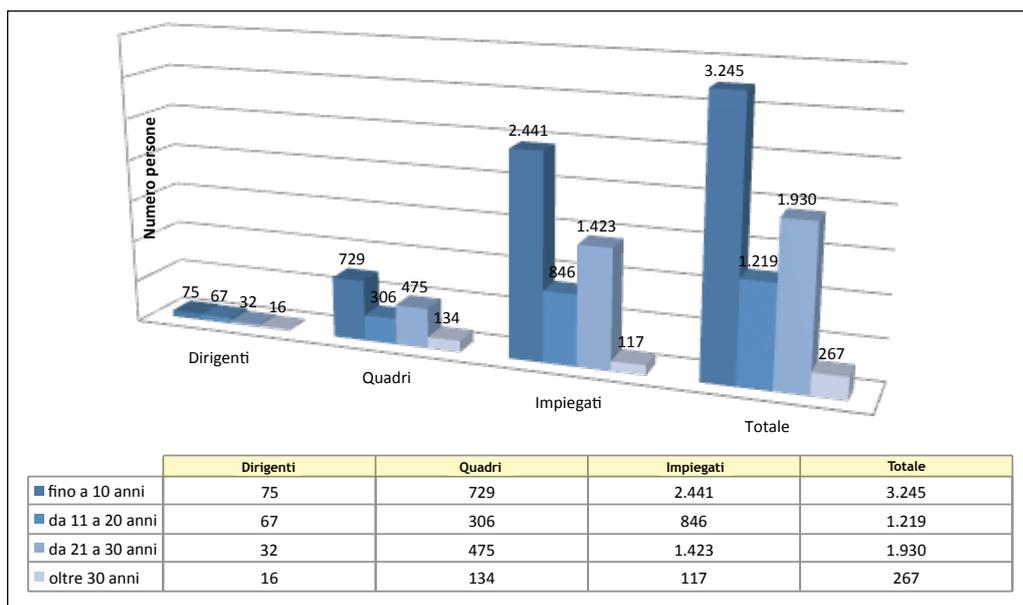


Grafico 4.8 - Distribuzione per anzianità aziendale

La tabella 4.9a rendiconta la distribuzione del personale distaccato per genere specificando l'azienda o amministrazione pubblica distaccante.

Tabella 4.9a - Personale distaccato per sede di distaccamento			
Sede Distaccamento	Maschi	Femmine	% su totale
A.I.P.C.R.	1	2	13%
Autorità di Vigilanza Contratti Pubblici Lavori	2	1	13%
Ministero dello Sviluppo Economico	1	-	4%
Ministero delle Infrastrutture	3	-	13%
Società Quadrilatero S.p.A.	7	1	33%
Stretto di Messina S.p.A.	2	-	8%
Corte dei Conti	1	-	4%
Provincia di Treviso	1	-	4%
Concessioni Autostradali Piemonte S.p.A.	1	-	4%
Comune di Tivoli	1	-	4%
Totale	20	4	100%

Nel corso del 2010, risultano dunque distaccate/comandate n. 24 risorse presso società del gruppo o pubbliche amministrazioni. La procedura di distacco è stata effettuata nel pieno rispetto delle condizioni di legge. Per i distacchi presso società del gruppo, il trattamento economico del personale è stato corrisposto dall'azienda ed il relativo costo addebitato alla società distaccataria. Nell'ambito dei comandi effettuati presso la pubblica amministrazione, invece, secondo gli accordi pattuiti tra Anas e l'ente, il trattamento economico è stato o anticipato da Anas (ed il relativo costo addebitato al comandante), o corrisposto direttamente dall'ente pubblico al lavoratore comandato.

4.6.1 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.

GRI\G3>EC7, LA5

Il regolamento interno, 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 e della leggi 133/08 e 68/99, evidenzia come avviene il processo di selezione, assunzione e gestione del personale. Altresì, 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.

In considerazione dei limiti riguardanti le politiche di assunzione stabiliti dal D.L n. 78/2010, convertito in L. n. 122/2010, nel corso del 2010 l'attività di selezione del personale ha subito un arresto. Pertanto, i principali processi di reclutamento hanno riguardato l'inserimento di risorse a tempo determinato per la sostituzione di lavoratori assenti con diritto alla conservazione del posto di lavoro, nonché l'individuazione di professionalità a supporto delle strutture organizzative aziendali impegnate nella vigilanza delle attività di realizzazione di opere infrastrutturali stradali e autostradali.

Le tabelle 4.10 e 4.11 e 4.12 mostrano rispettivamente le entrate avvenute, il tasso di turn over per fasce di età e le uscite avvenute nel corso del 2010:

Tabella 4.10 - Entrate per qualifica (2010)			
	Maschi	Femmine	Totale
Dirigente	3	0	3
Quadro	10	7	17
Impiegato	109	100	209
Altri	523	6	529
Totale	645	113	758
Tempo Indeterminato	91	43	134
Tempo Determinato	536	67	603
Alte forme contrattuali	18	3	21
Totale	645	113	758
Inserimento	12	26	38
Part Time	461	3	464
Totale	473	29	502

Tabella 4.11 - Turn over per fasce di età (2010)		
Fascia di età	Totale	% su totale cessazione
< 30 anni	2	1%
30 - 50 anni	14	6%
> 50 anni	210	93%
Totale complessivo	226	100%

GRI\G3> LA2

Tabella 4.12 - Numero di uscite 2010

Motivo	Maschi	Femmine	Totale
Pensionamenti	20	0	20
Dimissioni volontarie	160	13	173
<i>di cui: con esodo volontario</i>	<i>147</i>	<i>9</i>	<i>156</i>
Licenziamenti	5	1	6
Altro	25	2	27
Tasso di turnover	-	-	-
Totale complessivo	210	16	226

A partire dal 2010 Anas ha intrapreso l'attività di Selezione Interna del Personale, finalizzata a garantire adeguate opportunità di crescita professionale, ad agevolare la mobilità interna, a creare uno strumento rivolto a trattenere le professionalità valide all'interno della struttura aziendale attraverso la valorizzazione delle competenze anche al fine di creare uno strumento standardizzato di valutazione delle stesse.

Nel corso del 2010 sono stati pubblicati 12 Bandi di Selezione Interna per 17 profili professionali a copertura delle posizioni vacanti rilevate in Direzione Generale (20% del totale delle posizioni vacanti rilevate) e negli Uffici Territoriali (80%), esaminate ca. 750 candidature e selezionate 250 risorse.

La tabella 4.13 riporta, invece, i dati relativi ai provvedimenti disciplinari intrapresi nei confronti del personale.

Tabella 4.13 - Numero e tipologia di provvedimenti disciplinari

Motivo	2010
Licenziamenti	6
Multe orarie	4
Rimproveri scritti	6
Sospensioni	11
Totale provvedimenti	27

I suddetti provvedimenti risultano essere stati a carico di 26 dipendenti in quanto un dipendente risulta essere stato destinatario di 2 provvedimenti

4.6.2 La riqualificazione e la formazione delle risorse umane

GRIG3> 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.

Il Centro per l'Alta Formazione è responsabile delle linee guida, delle metodologie e delle attività finalizzate alla gestione e diffusione del "Sapere" strategico per la crescita e lo sviluppo di tutti i suoi dipendenti e dell'Azienda stessa.

Anas crede infatti nel valore della formazione come fattore indispensabile per accrescere il valore della Società.

Il Centro per l'Alta Formazione definisce i percorsi e le iniziative formative per le diverse Professionalità appartenenti a ciascuna delle Aree aziendali (tecnica, legale, amministrativa, finanziaria, ICT), finalizzate ad assicurare l'aggiornamento e lo sviluppo delle specifiche competenze distintive di ruolo/profilo, con un disegno strategico di coerenza e di continuità.

Assicura tutte le attività necessarie per garantire uno standard formativo e addestrativo di eccellenza per tutto il Personale di Anas. e delle Società partecipate e controllate.

Numerose sono le iniziative rivolte ad Enti ed Istituzioni Esterne, nell'ambito delle collaborazioni all'interno del sistema paese. La valorizzazione delle funzioni di pubblica utilità dell'Anas apre oggi lo spazio per una nostra presenza attiva in una molteplicità di situazioni operative, ma anche di dibattiti e di scambi professionali e culturali, rivolti loro stessi ad un insieme di tematiche come quelle tradizionali della sicurezza passiva, o quelle innovative del monitoraggio in tempo reale - vedi la messa in funzione della SON - Sala Operativa Nazionale e del network delle 20 SOC - Sale Operative Compartimentali - e della sicurezza attiva.

Nei confronti del personale è da sottolineare l'impegno nella diffusione di una cultura che è stata definita del miglioramento continuo, partecipato e per step successivi, basata sul coinvolgimento diretto del personale e finalizzata a mettere in atto soluzioni praticabili ed in linea con gli standard della qualità.

Il Centro vuole sposare l'ottica di servizio rivolta al sistema paese, in tal senso veicolando all'esterno la ricchezza delle competenze possedute dal personale Anas, proponendosi sempre più come un centro di formazione per istituzioni ed enti nazionali ed internazionali nel quale poter reperire livelli di eccellenza professionale relative alle attività core dell'azienda.

Il Centro per l'Alta Formazione trova dunque le sue fondamenta nella trilogia costituita dal valore della persona, dalla storia dell'azienda e dalla funzione di servizio che l'azienda stessa deve svolgere per il cittadino ed il Paese nel suo insieme. Ogni anno viene redatto il Piano Aziendale di Formazione, coerente con gli obiettivi e le strategie individuate.

Il processo di pianificazione e gestione delle attività di formazione e addestramento operativo prevede le seguenti fasi:

- analisi dei fabbisogni;
- pianificazione delle attività e previsione dei relativi costi;
- progettazione ed erogazione delle attività;
- monitoraggio e valutazione delle attività realizzate.

Le principali aree di intervento del piano aziendale di formazione sono:

- valori, cultura d'impresa e iniziative di coinvolgimento;
- competenze gestionali e manageriali;
- relazioni con clienti interni e monitoraggi dei mercati;
- competenze tecnico-specialistiche e addestramento operativo;
- qualità, sicurezza sul lavoro, ambiente;
- competenze d'uso dei sistemi informativi.

Nel corso degli ultimi anni sono stati definiti e introdotti modelli originali e innovativi per la gestione della conoscenza e dei processi di apprendimento organizzativo in particolare con l'introduzione di un LMS – Learning Management System per la gestione della formazione anche a distanza.



Complessivamente, per l'anno 2010 le iniziative formative in aula hanno interessato n. 2.859 partecipanti, le giornate di formazione/uomo sono state n. 7.387 e le ore di formazione/uomo sono state n. 56.695; l'attività di formazione a distanza, avviata nel 2010, ha coinvolto n. 974 persone, per un totale di circa n. 2.922 ore formazione/uomo.

La formazione all'interno dell'azienda coinvolge trasversalmente tutti i livelli e le figure professionali e si distingue in:

Reporting X
principio > B5

GRIG3> SO 3

1. formazione permanente, tesa a fornire gli strumenti utili per perseguire le tappe fondamentali del percorso professionale.

Tra le attività realizzate indichiamo a titolo esemplificativo:

- il primo progetto di formazione on line dal titolo "Il D.Lgs. n. 231/01: quadro normativo e modello di organizzazione, gestione e controllo adottato da Anas S.p.A." che presenta il D.lgs. n. 231/01 e il Modello Organizzativo di cui si è dotata Anas, facendo riferimento al nuovo Codice Etico per indicare quali norme comportamentali i dipendenti siano chiamati ad adottare e quali conseguenze siano previste per le violazioni. È fruibile dal personale Anas attraverso il Portale della Formazione, accessibile dalla Intranet aziendale. Il target dei fruitori del corso è di n. 1700 unità, afferenti sia alla Direzione Generale che a tutte le sedi Compartimentali e periferiche, ripartite nelle categorie: Dirigenti, Quadri A e Quadri A1. Nel periodo gennaio – dicembre 2010 sono stati interessati dalla formazione sul D.Lgs. n. 231/01 n. 1.397 dipendenti, di cui 162 dirigenti e 1.235 quadri. Le professionalità che al 31 dicembre 2010 hanno concluso con profitto il corso superando i test di verifica sono 974, di cui 105 dirigenti e 869 quadri. All'interno del Portale della Formazione è stata tracciata tutta l'attività di fruizione dei materiali del corso, per ciascun dipendente, ai fini della certificazione del percorso formativo effettuato, in linea con le indicazioni del vertice aziendale e nel rispetto delle disposizioni normative. Il presente progetto costituisce il primo di una serie di prodotti formativi on line che il Centro per l'Alta Formazione si è impegnato a realizzare, in stretta collaborazione con le diverse Funzioni aziendali, affinché si possa attuare una efficace attività di formazione continua;
- il percorso di formazione, dal titolo "Farsi Strada", rivolto a 326 nuovi assunti neolaureati, ricompresi nel profilo sia tecnico che amministrativo, in servizio presso la Direzione Generale, i Compartimenti della Viabilità, gli Uffici Territoriali e l'IVCA. Questo percorso nasce dalla consapevolezza da parte dell'azienda che l'inserimento di un neoassunto in un contesto lavorativo rappresenta sicuramente un momento particolarmente delicato in cui si incontrano e confrontano tra loro, da un lato, la personalità, le aspettative e le specifiche modalità di interpretazione della realtà di ciascun nuovo lavoratore e, dall'altro lato, la Cultura Organizzativa ed il sistema di Valori aziendali; in quest'ottica, il Progetto Formativo "Farsi Strada" si pone l'obiettivo di delineare un percorso ricco di spunti e riflessioni, dove l'azienda rende noti i caratteri propri dell'ambiente in cui essa si muove ed esplicita i fini istituzionali, valoriali e strategici, affinché il neoassunto possa essere in grado di maturare una consapevole adesione ai progetti aziendali; tale strumento mira, altresì, a facilitare l'integrazione tra le

nuove risorse creando i presupposti per la realizzazione di una rete di relazioni formali ed informali che rafforzino la cultura e l'identità comune.

L'iniziativa, strutturata in quattro distinti moduli, si concluderà entro il 2011.

Dai giudizi raccolti fin qui, attraverso la somministrazione del questionario di valutazione, il progetto sta raggiungendo pienamente gli obiettivi prefissati, riscontrando un forte grado di soddisfazione e apprezzamento da parte dei neoassunti. Il percorso formativo di accompagnamento in ingresso è stato infatti percepito come attestazione dell'attenzione avuta dall'azienda nei confronti dei neoassunti.

- il Seminario *"Riconoscimento emotivo in azienda: come entrare in sintonia con gli altri"* che ha coinvolto 110 dirigenti aziendali e si inserisce nella direzione dei precedenti interventi formativi rivolti al management, il cui filo conduttore è stato quello di mettere al centro della strategia aziendale la "Persona". Dalle passate esperienze formative è emersa una importante sensibilità manageriale rivolta alle "relazioni umane", per questo si è scelto di approfondire i temi relativi alla relazione, ai rapporti umani che nascono all'interno dell'azienda. Il Seminario ha avuto, dunque, l'obiettivo di accrescere il grado di consapevolezza sulle proprie attitudini e capacità sociali e offrire stimoli per migliorare l'azione professionale/emotiva di chi ha la responsabilità del "dirigere", per la realizzazione del benessere organizzativo: valorizzare i rapporti umani in azienda rappresenta una scelta di cambiamento, di sviluppo, di crescita, prima di tutto culturale.

Anche per l'erogazione di questo seminario, come per i due precedenti, il Centro ha partecipato all'aggiudicazione del bando Fondir, Fondo Paritetico Interprofessionale per la Formazione Continua, ottenendo il finanziamento necessario alla realizzazione del progetto formativo;

- il corso per formatori interni aziendali per le diverse aree aziendali. Facendo seguito alle precedenti iniziative, attivate a partire già dal 2006, anche nel 2010 è stato programmato e avviato un percorso formativo rivolto al personale che, per il ruolo rivestito in azienda e per le specifiche competenze possedute, dovrà svolgere l'attività di formatore interno in specifiche materie; l'obiettivo è sviluppare all'interno di tutte le funzioni aziendali delle professionalità che siano contestualmente in grado di accrescere le competenze funzionali e di trasferire le competenze professionali consolidate all'interno dell'azienda. Sono state formate 20 nuove professionalità, provenienti sia dalla Direzione Generale che dai Compartimenti, che andranno ad integrare il gruppo dei Formatori da impiegare nelle attività didattiche dei percorsi formativi aziendali. Quest'anno si è aggiunta, inoltre, la formazione per Formatori interni SAP; con tale iniziativa si intende valorizzare le competenze acquisite dalle Risorse interne all'azienda.

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:

- la collaborazione posta in essere con l'Università degli Studi di Roma Tre per la progettazione e l'avvio del Corso di Perfezionamento universitario *"Impianti e sicurezza delle gallerie stradali"*. Tale corso coniuga in un solo evento una pro-



posta formativa universitaria con la formazione ai sensi del D.Lgs. n. 264/2006 e s.m.i. per i Responsabili e Vice Responsabili aziendali per le Gallerie.

Il Corso, ricompreso nell'Anno Accademico 2010/2011, ha una durata pari a 160 ore di formazione e conferisce ad ogni discente un numero di 40 crediti formativi universitari, previo superamento di un esame finale; è strutturato in due periodi didattici: il primo (per i Responsabili) è iniziato il 5 Ottobre 2010 e si è concluso il 3 e 4 febbraio 2011 con gli esami finali; il secondo (per i Sostituti) sarà avviato e concluso nel 2011.

La precisa volontà di qualificare questo percorso di formazione professionale con i massimi livelli di competenza di settore ha comportato un rilevante lavoro di coordinamento tra la nostra Società, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, l'Università degli Studi Roma Tre, il Politecnico di Torino, la Protezione Civile e i Vigili del Fuoco. In tal senso, si tratta di un progetto unico su scala nazionale di grande rilevanza sia per la tipologia di materia trattata che per la qualità delle docenze.

Potrà essere valutata in seguito la possibilità di consolidare l'esperienza di questo corso, perché possa diventare, auspicabilmente, modello di riferimento per la formazione nel settore, estendibile e replicabile in altre occasioni e per contesti più ampi;

- è stato progettato un percorso di formazione e realizzato il corso base Gis-ArcView ed Alice Web, in considerazione delle necessità manifestate dal Servizio Viabilità della Direzione Centrale Ricerche e Nuove Tecnologie di attivare dei corsi di formazione e di aggiornamento per il personale preposto alla gestione e aggiornamento dei dati del Catasto Strade (circa 50 dipendenti tra DG e Compartimenti), funzionali alla gestione delle attività in grado di incrementare i ricavi aziendali (es. accessi, pubblicità, concessioni).

3. formazione ai sensi del D.Lgs. n. 81/08 e s.m.i.

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

- l'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), 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.

In seguito ai corsi pilota progettati ed erogati nel corso del 2009 presso la Direzione Generale ed approvati dal Comitato Bilaterale sulla sicurezza, composto in modalità paritaria tra Azienda e Organizzazioni Sindacali, è stato applicato il nuovo modello formativo/addestrativo che ha impiegato, per lo svolgimento dell'attività didattica, gli specialisti di ciascuna funzione aziendale coinvolta, in qualità di formatori interni, e si è avviata la formazione sul territorio presso tutti i Compartimenti della Viabilità.

Sono stati erogati 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 "Capo Squadra - Sorvegliante".

Tali corsi sono stati decentrati presso i Compartimenti, con l'ausilio dei Formatori interni aziendali, ed hanno ottenuto tutti una valutazione molto positiva dai

partecipanti, sia per la struttura didattica che per i contenuti previsti, in quanto ritenuti una efficace occasione di formazione, aggiornamento ed addestramento e un momento di condivisione di esperienze e pratiche lavorative.

È stato realizzato, inoltre il corso Pilota per Gruppo Omogeneo Conduttori Macchine Operatrici;

- è proseguito il percorso di formazione in materia di salute e sicurezza nei cantieri temporanei e mobili, ai sensi del D.Lgs. n. 81/08 – Titolo IV, finalizzato all'abilitazione per l'esercizio dell'attività di "Coordinatore in materia di sicurezza e di salute durante la progettazione dell'opera" e "Coordinatore in fase di esecuzione".

Tali iniziative formative vengono realizzate in collaborazione con Istituti universitari e prevedono una durata di 120 ore di lezione.

La scelta di prevedere un percorso formativo interno è stata motivata dal bisogno di standardizzare le conoscenze e le competenze in tale materia di tutti i tecnici oltre a rafforzare una cultura e un'attenzione alla sicurezza e salute nei luoghi di lavoro.

4. formazione esterna

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

- l'iniziativa formativa, dal titolo "i cantieri", per la Direzione Investigativa Antimafia nazionale. Il seminario, rivolto ai dirigenti/funzionari impiegati nella DIA, si propone di fornire una completa visione, sia sotto il profilo storico che sotto il profilo analitico tanto dell'evoluzione giuridica quanto dell'attuale normativa di settore, avendo riguardo ai principali aspetti teorico/pratici inerenti le attività del mondo dei Lavori Pubblici, dall'individuazione dell'Opera, alla fase di Gara sino alla realizzazione, con particolare approfondimento delle tipologie di appalti e cantieri.

Il progetto prevede la partecipazione al seminario del Personale impiegato presso le diverse sedi operative della DIA, sull'intero territorio nazionale e coinvolge alcune Professionalità della nostra Società, in qualità di docenti, appartenenti sia all'Area Tecnica che Legale.

Nel mese di Luglio e Ottobre sono state erogate a Roma le prime due edizioni del corso, mentre a Novembre è stata realizzata la terza edizione che ha avuto luogo presso il Compartimento della Viabilità per la Lombardia per i funzionari DIA del Nord Ovest. Ulteriori edizioni sono in programma per il 2011;

- dal 2006 prosegue la collaborazione con la Scuola Superiore dell'Amministrazione dell'Interno (SSAI).

Su richiesta del Ministero dell'Interno, il Centro per l'Alta Formazione ha organizzato nel novembre 2010, uno stage di quattro giornate rivolto ai 60 partecipanti al percorso di formazione per l'accesso alla qualifica di Viceprefetto e Consigliere di Prefettura.

Il percorso ha messo in evidenza i principali aspetti della realtà organizzativa di Anas, in termini di mission e di modello di governance, evidenziando le profonde e articolate innovazioni nei processi e negli strumenti che si sono realizzate negli ultimi anni. I relatori sono stati Professionalità interne, alla guida delle diverse funzioni aziendali, e hanno illustrato le attività societarie, ponendole in relazione al contesto sociale di riferimento.

Tale iniziativa è giunta alla VI edizione;

- Anas, attraverso il Centro per l'Alta Formazione, cura la formazione del personale dipendente delle società controllate Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. e Stretto di Messina S.p.A.

Nelle tabelle 4.14 e 4.15 si rappresentano i principali dati sui programmi di formazione erogati da Anas nel 2010 confrontandoli con quelli relativi al 2009: in particolare nella 4.14 si evidenzia il totale delle ore di formazione erogate nel 2010 e numero dei partecipanti.

Tabella 4.14 - Ore di formazione erogate nel 2010 e numero di partecipanti

Numero partecipanti	2009		2010	
	Partecipanti	Ore	Partecipanti	Ore
Amministrativo-contabile	362	5.025	228	2.121
Appalti e lavori	165	2.248	156	1.952
Codice della strada e sicurezza stradale	99	2.376	227	6.638
Giuridico-normativa	467	4.377	145	2.517
Informatica e Telematica	375	4.828	234	3.892
Lingue straniere	5	400	6	480
Risorse umane, management e organizzazione aziendale	547	10.730	1.087	19.405
Sicurezza nei luoghi di lavoro	1.130	21.118	776	19.690
	3.150	51.102	2.859	56.695

GRING3> LA10

Tabella 4.15 - Costi di formazione per aree tematiche

valori in €		
Descrizione	2009	2010
Amministrativo-contabile	119.448	38.415
Appalti e lavori	64.244	53.737
Codice della strada e sicurezza stradale	3.500	87.530
Giuridico-normativa	118.071	152.325
Informatica e Telematica	67.134	94.311
Lingue straniere	13.980	18.142
Risorse umane, management e organizzazione aziendale	315.898	639.596
Sicurezza nei luoghi di lavoro	425.662	258.304
Totale	1.127.937	1.342.360

4.6.3 Il sistema retributivo e di incentivazione

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

GRING3> 4.5, LA14

- 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.

Nella tabella 4.16 sono confrontati, per il triennio 2008 – 2010, i dati quantitativi del MBO(Management By Objective) lordo procapite.

Tabella 4.16 - MBO pro-capite			
valori in €			
Descrizione	2008	2009	2010
Dirigenti	29.233	30.455	30.093

La tabella 4.17 evidenzia il costo del lavoro sostenuto dall'azienda, nel 2010, che risulta essere stato pari a €/migliaia 381.732, così suddivisi:

Tabella 4.17 - Costo del lavoro			
valori in €/migliaia			
Descrizione	2008	2009	2010
Salari e stipendi	266.038	276.852	282.832
Oneri sociali	73.711	79.853	84.617
Trattamento di fine rapporto	9.584	10.725	11.957
Altri costi del personale	1.538	2.478	2.325
Totale	350.871	369.908	381.731

Nel 2010 si sono registrati 266 passaggi di livello tra il personale contro i 244 avvenuti nel 2009. La tabella 4.18 espone, in dettaglio, i passaggi tra i vari livelli:

Tabella 4.18 - Dettaglio passaggi di livello suddivisi per categoria			
Livello precedente	Livello attuale	N. passaggi di livello	
		2009	2010
A	Dirigente	10	20
A	A1	-	5
A1	A	41	42
A1	B	1	18
A1	B1	-	1
B	A1	81	61
B	B1	6	3
B1	A1	-	1
B1	B	50	42
B1	B2	-	8
B2	A1	-	1
B2	B	-	2
B2	B1	55	61
B2	C	-	-
C	B2	-	1
Totale		244	266

Tabella 4.19 - Rapporto tra retribuzioni medie erogate e minimi tabellari da contratto collettivo Anas			
valori in €			
Descrizione	Stipendio medio		Minimi tabellari CCNL Anas
	Uomini	Donne	
Quadri TI	49.879	46.390	35.910
Impiegati TI	35.561	32.475	21.448
Quadri TD	39.390	25.061	35.910
Impiegati TD	17.837	20.875	21.448
Totale	142.667	124.801	

La tabella 4.20 riepiloga i contenziosi pendenti con il personale:

Tabella 4.20 - Cause pendenti al 31 Dicembre 2010	
Fasce di onere	Numero cause
Fino a 50 mila €	440
Da 50 mila a 200 mila €	63
Oltre 200 mila €	19
Totale	522

Al 31 dicembre 2010, le cause incardinate con il personale sono pari a 522 (903 nel 2009 e 873 nel 2008), trattasi nella maggior parte dei casi di cause il cui onere non supera i 50 €/migliaia. La tabella precedente riporta solo i contenziosi che, in base alle pretese oggetto del contenzioso stesso e allo stato di avanzamento del processo sono state classificate, dal legale incaricato, come probabili; ossia riepiloga tutte quelle cause nelle quali il rischio di soccombenza da parte di Anas è probabile. Considerando, invece tutti i contenziosi con il personale, a prescindere quindi dalla probabilità di soccombenza della società, si registrano, al 31 dicembre 2010, 873 cause pendenti riguardanti il personale, così suddivise:

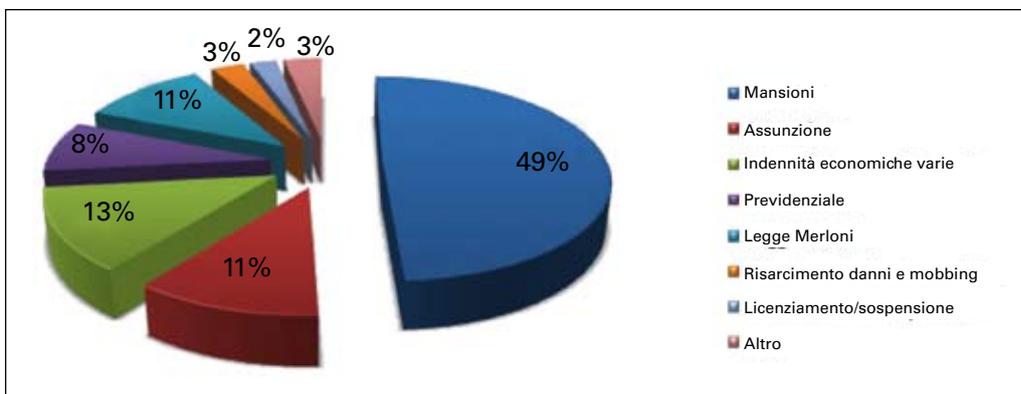


Grafico 4.9 - Suddivisione cause con il personale per tipologia

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).

Il grafico 4.10 evidenzia come le politiche intraprese da Anas nel favorire il lavoro femminile stiano progressivamente portando ad un incremento della percentuale delle donne sul totale dei dipendenti.

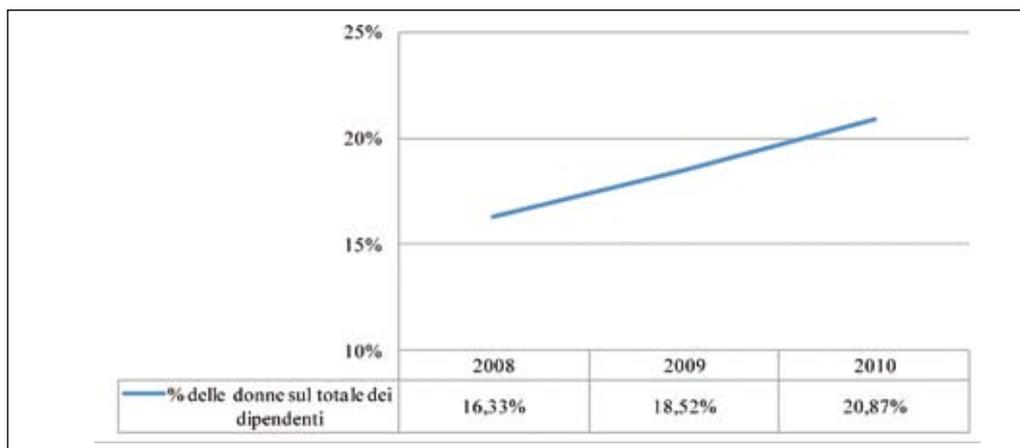


Grafico 4.10 - Incidenza del lavoro femminile

La particolare attenzione che l'azienda ha sempre dimostrato verso il sostegno della maternità è riconducibile ad una serie di iniziative di responsabilità sociale che, al fine di venire incontro all'esigenza di conciliare l'attività lavorativa con la famiglia, sono state promosse a favore del personale. La società ha, infatti, stipulato convenzioni con asili nido, centri estivi per i bambini, ed altre strutture per supportare i dipendenti nell'assistenza ai propri figli durante l'orario di lavoro. La Direzione Centrale Risorse, Organizzazione e Sistemi, inoltre, fornisce da sempre supporto consulenziale ai propri dipendenti nei processi comunicazionali ed informativi sulla normativa vigente in materia di tutela della maternità e paternità, con particolare riferimento alle procedure che, in base alla legge, tali lavoratori devono porre in essere al fine di ottenere congedi parentali, aspettative, ecc..

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

GR1G3> EC3

4.6.4 Il nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro del personale dipendente Anas

Il nuovo CCNL del personale dipendente

In data 25 novembre 2008, Anas, Federreti, FISE-ACAP e le Organizzazioni Sindacali del settore hanno sottoscritto l'impegno finalizzato, alla scadenza dei rispettivi contratti collettivi, alla definizione di un impianto contrattuale che si pone come un nuovo e diverso strumento normativo di riferimento per il complesso dei soggetti operanti nel comparto della viabilità. Quanto sopra con l'obiettivo condiviso di conseguire l'ampliamento del campo di applicazione delle tutele contrattuali attraverso una disciplina degli istituti normativi che garantiscano il perseguimen-



to della necessaria economicità della gestione, mediante un accesso alle forme di flessibilità offerte dal mercato del lavoro, in abbinamento con un recupero di più efficaci strumenti gestionali. Il nuovo impianto contrattuale dovrebbe garantire un incremento della capacità produttiva e in generale un miglioramento della qualità del servizio reso agli utenti della rete viaria senza con ciò far venire meno o ridurre le esigenze di tutela dei dipendenti. Pertanto nel corso del 2010 sono proseguiti con cadenza periodica gli incontri tra la delegazione datoriale e le organizzazioni sindacali interessate al fine di giungere alla definizione del nuovo impianto contrattuale. Con riferimento alle attività contrattualistiche si segnala come le stesse procedano secondo una progressiva valutazione di compatibilità della disciplina oggetto di negoziazione con i principi introdotti nel quadro normativo di riferimento dalla Legge 30 luglio 2010 n.122 e della successiva circolare del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 40 del 23 dicembre 2010 che, fra le varie previsioni contenute, hanno disposto il blocco delle procedure contrattuali e negoziali per le società inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, controllate direttamente o indirettamente dalle amministrazioni pubbliche.

4.6.5 La sicurezza e la salute sui luoghi di lavoro

GRI\G3> LA6, LA8,
LA9

Anas dedica da sempre particolare attenzione alla prevenzione e alla gestione di incidenti sul lavoro, le politiche aziendali sono infatti finalizzate alla creazione e alla diffusione di una cultura 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 il 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 compartimento rappresenta il datore di lavoro per i dipendenti degli Uffici Territoriali, 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'in-

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.

Implementazione del Modello Organizzativo della Sicurezza (M.O.G.)

Con la pubblicazione ad aprile del 2010 delle procedure a firma del Presidente relative al "Modello Organizzativo e Gestionale", per la prevenzione dei reati contravvenzionali in materia di sicurezza e tutela della salute sul lavoro, elaborato ai sensi dell'art. 30 del decreto legislativo n. 81/2008, si è conclusa la fase iniziale del processo volto ad assicurare la duplice funzione di esonero sia dalla responsabilità dell'azienda (art. 6 del D.Lgs. n. 231/2001), che da quella del Datore di Lavoro e, in ultima istanza, anche dei dirigenti e dei preposti.

A partire dal mese di giugno del 2010 si è dato l'avvio alla implementazione del M.O.G. ed alla conseguente attività di divulgazione, formazione del personale e monitoraggio dell'efficacia del modello stesso, nonché l'individuazione delle azioni positive da attuare in ossequio alle innovazioni legislative.

L'Unità Centrale di Coordinamento della sicurezza ha provveduto ad operare su un doppio binario di attività. La prima mirata ai controlli attuati per la pratica applicazione e sperimentazione del M.O.G., la seconda consistente in un'attività di formazione ed informazione del personale interessato all'applicazione delle procedure. I controlli operativi sul funzionamento effettivo del M.O.G. e delle procedure sono stati effettuati per il tramite di audit, ossia sopralluoghi, verifiche documentali e di registrazioni, verifiche dell'andamento delle attività di sicurezza e di attuazione delle procedure di lavoro in sicurezza. Attraverso l'esame degli indicatori che sono definiti da parte dell'Unità centrale di Coordinamento della Sicurezza, si è

verificata l'efficacia delle misure di prevenzione e protezione adottate. Gli indicatori utilizzati sono: gli indici infortunistici, gli indici di gravità e di frequenza, le giornate di sospensione dell'attività in cantiere a seguito di violazioni delle norme antinfortunistiche, sanzioni o prescrizioni erogate, non conformità rilevate in sede di audit, percentuale di oneri di sicurezza non corrisposti. Per quanto riguarda il sistema di registrazioni, queste sono state definite analiticamente tenendo conto anche di quanto previsto nelle procedure del M.O.G. e dal D.Lgs. 81/08 e s.m.i.

Il progetto per l'implementazione del modello si è articolato, altresì, su un intervento formativo ed esplicativo i cui destinatari sono state tutte le figure aziendali che hanno una responsabilità ben precisa all'interno delle procedure del M.O.G. in materia di sicurezza e tutela della salute dei lavoratori, anche al fine di raccogliere eventuali proposte migliorative delle procedure stesse.

La complessa attività appena esposta è stata, dapprima, sperimentata e testata presso due Compartimenti della Viabilità "pilota": Bari e Genova e, successivamente, estesa a tutti gli altri Compartimenti attraverso la costituzione di varie "squadre" operative dell'unità Centrale di Coordinamento della sicurezza che, con un calendario serrato di interventi sul territorio, hanno permesso di completare l'intero progetto di formazione del personale e di implementazione del M.O.G. entro il quindici dicembre del 2010.

A seguito dei risultati raccolti nelle singole strutture periferiche è stata poi emessa da un professionista una relazione tecnica basata sull'esito dei controlli effettuati, volta ad attestare l'adozione e l'efficace attuazione del Modello Organizzativo e di Gestione (M.O.G.) aziendale.

Tale certificazione è finalizzata sia all'attuazione degli obblighi giuridici di cui agli artt. 17 e 18 del D.Lgs. 81/2008, sia al conseguimento della riduzione del premio INAIL, derivante dall'implementazione del M.O.G. sulla base delle linee guida UNI-INAIL.

Auditing nei cantieri

Entro dicembre 2010 è stata portata a termine anche l'attività di auditing su 19 cantieri rappresentativi per tipologia di lavori e per dislocazione geografica dell'attività dell'azienda, al fine di verificare la concreta applicazione della normativa in materia di sicurezza nei cantieri stessi ai sensi del D.Lgs. 81/08 e del D.Lgs. 231/01.

Valutazione del rischio stress da lavoro correlato.

Ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. 81/08 e s.m.e.i., l'Anas, ha disposto di effettuare su scala nazionale la valutazione omogenea del "rischio stress da lavoro correlato" avvalendosi di una struttura specialistica unica, comprendente anche psicologi del lavoro ed esperti di organizzazione, che ha effettuato incontri nelle varie unità operative, con interviste, questionari e focus group su campioni sufficientemente rappresentativi dei vari gruppi omogenei dei lavoratori, così come individuati dal relativo Documento di Valutazione dei Rischi (D.V.R.).

Il tutto naturalmente nel rispetto delle procedure previste ed il coinvolgimento delle figure necessarie Rappresentanti dei lavoratori per la Sicurezza (RSL), Responsabili dei servizi di prevenzione e protezione (RSPP) e medici competenti.

Anche queste attività sono state concluse, nel rispetto delle disposizioni di legge, entro il 31 dicembre 2010.

Tabella 4.21 - Cause di assenza dal lavoro			
Cause	N. giorni	Percentuale di incidenza	Giorni lavorativi per addetto
Malattia	60.993	48,81%	255
Malattia al 50%	28	0,02%	255
Aspettativa Malattia (non retroattiva)	0	0,00%	255
Maternità (obbligatoria, facoltativa, allattamento)	8.662	6,93%	255
Permessi sindacali	4.882	3,91%	255
Permessi retribuiti (visite mediche ecc.)	29.362	23,50%	255
Aspettative sindacale	1.515	1,21%	255
Altre assenze retribuite (congedi matrimoniali, per studio, ecc.)	6.627	5,30%	255
Altre assenze retribuite al 50%	0	0,00%	255
Infortunio sul lavoro	4.508	3,61%	255
Scioperi nazionali	332	0,27%	255
Congedo parentale (non retribuito)	489	0,39%	255
Astensione facoltativa Post Partum 80%	2.671	2,14%	255
Astensione facoltativa Post Partum 30%	2.041	1,63%	255
Altre assenze	2.853	2,28%	255
Totale	124.963	100,00%	
Numero dei dipendenti in forza al 31.12.2010	6.661		
Giorni lavorativi totali nel 2010*	255		
Giorni di assenza pro-capite su giorni lavorabili	0,07		
Media annua giorni assenza pro-capite	1,56		

* Equivale ai giorni dell'anno al netto dei sabati, delle domeniche e delle festività nazionali

Tabella 4.22 - Numero e durata degli infortuni				
	2009	2010	Variazione	Variazione %
Numero degli infortuni	191	128	-63	-33%
Numero infortuni in itinere	44	48	4	9%
Durata in giorni delle assenze per infortuni	5.271	3.150	-2.121	-40%

Il numero complessivo degli infortuni nel 2010 rispetto allo scorso esercizio si è decrementato del 63% , mentre la durata in giorni delle assenze per infortuni passa da 5.271 giorni del 2009 a 3.150 giorni del 2010. Nel 2010 si è verificato un solo incidente mortale in provincia di Cagliari.

GRI\G3> LA7

4.6.6 Le misure a favore delle minoranze e del personale con diversa abilità e le attività a favore del dipendente

L'Anas di concerto con le OO.SS. attraverso la contrattazione collettiva aziendale ha previsto in materia di pari opportunità l'istituzione di organi paritetici la cui finalità è quella di:

- creare condizioni di pari opportunità tra i lavoratori e le lavoratrici dell'Anas;
- rimuovere atti di discriminazione basati sull'appartenenza di genere individuando misure che consentano l'effettiva parità tra i sessi nelle varie proce-



dure 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.

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

GRIG3> HR4, HR6,
HR7

Si segnala che nel 2010 non si sono verificati casi di discriminazione per razza, sesso, religione ed opinioni politiche, Anas non ricorre nell'esercizio della sua attività al lavoro forzato e lavoro minorile.

Le attività a favore del dipendente: l'assistenza sanitaria integrativa

Fra le attività a favore del dipendente svolte nel 2010 occorre segnalare quelle relative all'assistenza sanitaria integrativa. A tal proposito si fa presente che nel 2010 è stato siglato tra l'Anas e le OO.SS. firmatarie del CCNL un Protocollo d'Intesa che ha previsto la prosecuzione fino al 31 dicembre 2010 della copertura sanitaria scaduta in data 30 giugno 2010, stabilendo anche un'integrazione delle prestazioni già fornite. Sono state infatti introdotte a favore dei dipendenti delle garanzie ulteriori relative ai trattamenti fisioterapici da infortunio, alle cure odontoiatriche ed alle prestazioni di alta specializzazione. Durante il corso dell'anno, inoltre, sono stati effettuati numerosi tavoli tecnici con le OO.SS. volti a discutere gli elementi costitutivi dell'assistenza sanitaria prevista per i prossimi anni. Al termine degli incontri si è provveduto all'espletamento del bando di gara per la nuova copertura sanitaria per il personale dipendente. Quest'ultima prevede un ulteriore aumento delle prestazioni garantite e sarà valevole per il triennio 2011-2013.

Le attività a favore del dipendente: la detassazione dei premi di produttività

Nel corso del 2011 è stato siglato tra l'Anas e le OO.SS. un accordo che ha previsto l'applicazione dell'imposta sostitutiva dell'imposta sul reddito nella misura del 10% - in continuità con quanto avvenuto per il biennio 2009/2010 - alle somme erogate al personale dipendente come corrispettivo di un incremento di produttività, qualità, redditività, innovazione ed efficienza organizzativa, secondo gli istituti disciplinati nel contratto collettivo nazionale di lavoro. La sottoscrizione del sopra citato accordo costituisce condizione necessaria, come previsto dalla Legge 30 luglio 2010 n. 122 e dalle successive Circolari dell'Agenzia delle Entrate n. 3 del 14 febbraio 2011 e n. 19 del 10 maggio 2011, al fine di poter estendere anche all'anno 2011 l'agevolazione fiscale introdotta precedentemente dalla Legge 24 dicembre 2007 n. 247. L'accordo è stato siglato al fine di garantire una continuità aziendale delle agevolazioni concesse ai dipendenti ed in modo da favorire un ulteriore miglioramento della competitività aziendale, in conformità con quanto già fatto negli anni 2009 e 2010 sulla base alla Legge 24 dicembre 2007 n. 247.

4.6.7 Le relazioni industriali

Le relazioni industriali sono state focalizzate sul rigoroso e puntuale rispetto delle disposizioni e delle indicazioni scaturenti dal quadro normativo di riferimento (normativa vigente, accordi confederali, CCNL del personale Anas) tenendo conto anche delle innovazioni e delle evoluzioni che si sono succedute nel corso del tempo. In generale, le relazioni industriali sono state caratterizzate dal tentativo costante di proseguire nelle proprie politiche un positivo e costruttivo confronto con le OO.SS. A tal proposito si segnala che numerosi e sistematici momenti di confronto sono stati realizzati nel corso del 2010 al fine di perseguire gli obiettivi aziendali prefissati e di incrementare progressivamente l'efficienza e la qualità nell'erogazione dei servizi aziendali offerti agli utenti finali, con il contestuale scopo di valorizzazione e sviluppo delle risorse umane impiegate all'interno dell'azienda. La consapevolezza dell'esistenza di strette connessioni tra l'attività di prevenzione e gestione dei conflitti (specifici del contesto delle Relazioni Industriali) con l'area di presidio delle importanti dinamiche del contenzioso giuslavoristico hanno condotto alla realizzazione di una apposita struttura organizzativa (Unità di Relazioni Industriali e Politiche del Lavoro) 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.

In particolare le relazioni tra Anas e le OO.SS. si articolano mediante momenti di informazione a livello nazionale, regionale e di singola 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.

Dal punto di vista statistico si fa presente che la percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione per l'anno 2010 è stata del 100%, con riferimento a Dirigenti, Quadri, Impiegati ed Operai, sia uomini che donne. Si rileva inoltre che al 31.12.2010 la percentuale di dipendenti Anas iscritti alle varie OO.SS. risulta essere del 70%. Entrambi tali dati si attestano su valori sostanzialmente identici a quelli dell'anno precedente, dimostrando con ciò un importante grado di continuità nello svolgimento dell'attività di relazioni industriali.

GRI\G3>
HR5Reporting X
principio
> B1

4.7 Il reporting sul X principio

Dal dicembre 2010 Anas aderisce ai principi del Global Compact, iniziativa che interessa le principali aziende del mondo coinvolte direttamente sui temi della responsabilità sociale e della sostenibilità. In linea con le strategie di legalità e trasparenza di medio lungo termine perseguite, Anas si è resa parte attiva del gruppo di lavoro sull'Anticorruzione, promosso dal Global Compact Italia, ospitando presso i propri uffici nel mese di aprile 2011 il secondo incontro del citato gruppo di lavoro.

Raccogliendo i suggerimenti pubblicati dal Global Compact ed alla luce delle atti-

vità condotte dall'Anas negli ultimi anni sul tema dell'Anticorruzione si rappresenta nella seguente tabella il grado di conseguimento dell'Anas del reporting sul 10° principio sull'anticorruzione, emesso nel 2009 da UN Global Compact.

	Il reporting sul X principio Impegno e policy	Livello di copertura	Paragrafo
B1	Dichiarazione pubblica sull'impegno nella lotta anticorruzione in tutte le sue forme	SI	4.7 Il reporting sul X principio
B2	Rispetto di tutte le leggi rilevanti incluse quelle specifiche riguardanti il tema dell'anti-corrruzione	SI	4.7 Il reporting sul X principio
Implementazione			
B3	Traduzione degli impegni in azioni	SI	1.4.12. L'Unità Legalità e Trsaparenza
B4	Supporto della leadership aziendale alla lotta alla corruzione	SI	4.7 Il reporting sul X principio
B5	Comunicazione e formazione sui temi anticorruzione per tutte le persone dell'azienda	SI	4.6.2 La riqualificazione e la formazione delle risorse umane
B6	Controlli interni e rendicontazioni coerenti con l'impegno anti-corrruzione	SI	1.4.12 L'Unità Internal Auditing
Monitoraggio			
B7	Processo di monitoraggio e sviluppo	SI	1.4.10 L'Organismo di Vigilanza

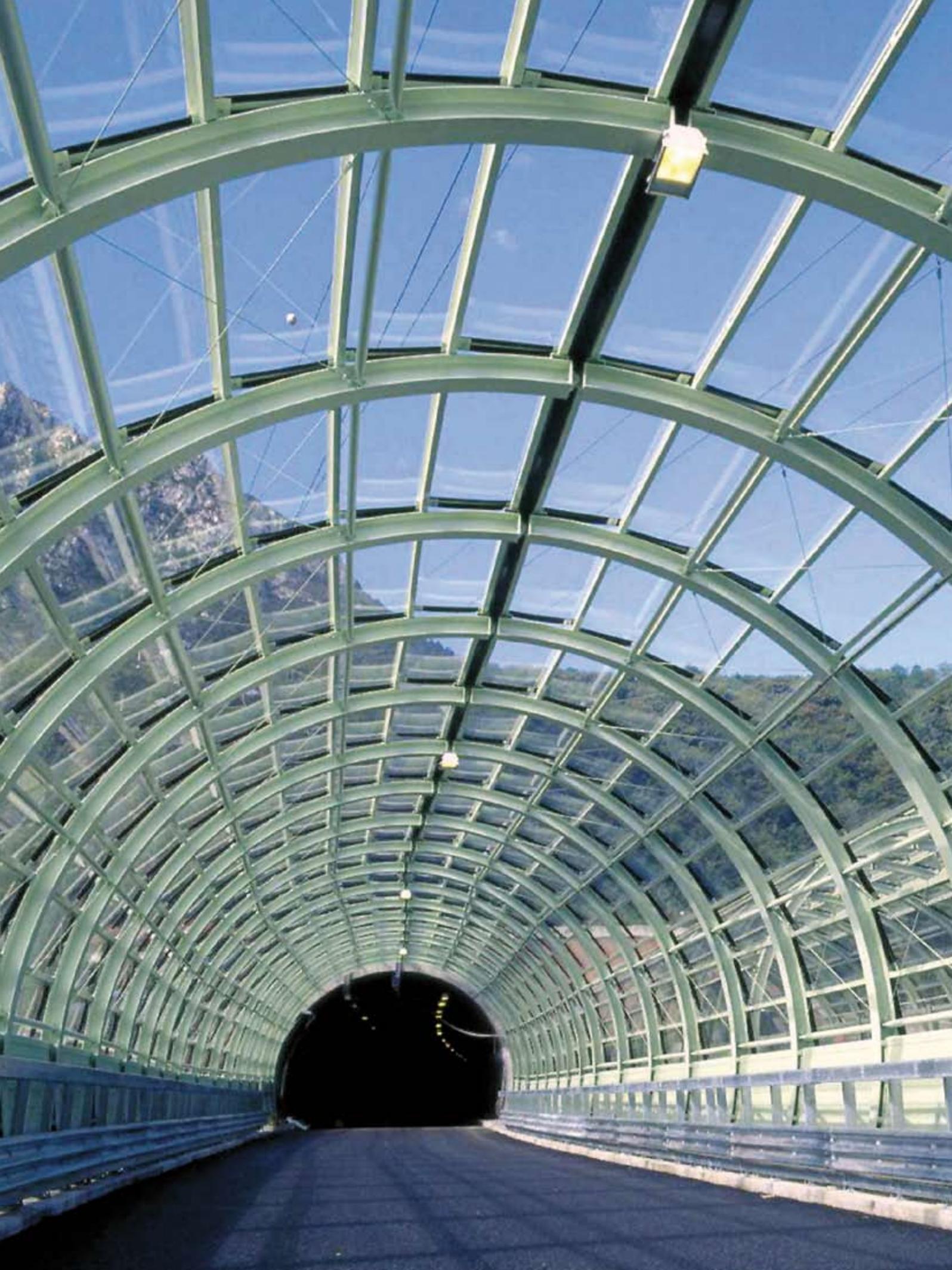
L'azienda, al fine di comunicare e dialogare in modo trasparente con gli stakeholder di riferimento sulle citate tematiche, si pone l'obiettivo di rappresentare nelle prossime edizioni del bilancio di sostenibilità le informative aggiuntive richieste dal linee guida sul reporting del 10° principio emesse da UN Global Compact.





Mezzi di soccorso Anas





Strada Statale 36 "Del Lago di Como e dello Spluga" - Galleria "Monte Barro"

Allegato 1. Nota Metodologica

1.1 Il perimetro spazio-temporale

Il bilancio di sostenibilità 2010 dell'Anas S.p.A., (di seguito "bilancio di sostenibilità") rappresenta il terzo bilancio redatto da Anas.

GRIG3>
3.1, 3.2, 3.3, 3.6, 3.7

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

Il periodo di rendicontazione va dal 1° gennaio al 31 dicembre 2010, la periodicità di redazione e di pubblicazione del bilancio è annuale.

Il perimetro dei dati di natura economica, sociale e ambientale coincide con il bilancio di esercizio di Anas S.p.A. al 31 dicembre 2010.

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, le modalità di misurazione dei dati, le assunzioni (ove necessarie) e le stime utilizzate per la quantificazione degli indicatori, nonché la copertura effettiva dei dati, sono specificate a commento dei singoli indicatori di performance nel capitolo 3 "Anas e l'ambiente".

1.2 I principi di redazione

Il bilancio di sostenibilità 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, (di seguito "le linee guida"), 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 verifica finale sul livello di applicazione delle linee guida al livello B+ sarà condotta dal G.R.I.

1.3 I principi di garanzia di qualità

Il presente bilancio non riporta solo i successi di Anas, ma anche le aree di miglioramento.

Al fine di permettere una corretta lettura delle informazioni relative alla performance di Anas, laddove possibile, il processo di rilevazione delle informazioni e dei dati quantitativi è stato strutturato in modo da garantire la confrontabilità dei dati su tre anni.



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

I dati e le informazioni di carattere economico-finanziario sono tratti dal bilancio di esercizio di Anas S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2010.

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

GRING3> 3.5, 3.7 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, frutto di aggregazioni di dati provenienti da scritture contabili, schede di raccolta, sistemi gestionali automatizzati e non. Le funzioni aziendali responsabili degli indicatori di sostenibilità, sono anche responsabili del processo di prioritizzazione delle tematiche emerse dal confronto diretto con gli stakeholders. 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. 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.

1.5 Il processo di verifica

GRING3> 3.13 Il Bilancio di Sostenibilità 2010 è sottoposto all'audit da parte di una società indipendente, revisore anche del bilancio consolidato di gruppo e del bilancio di esercizio della società. La verifica, effettuata da Reconta Ernst & Young S.p.A., si è conclusa con l'emissione di una relazione di revisione limitata allegata al bilancio.

1.6 La struttura

GRI/G3> 3.4 L'articolazione in capitoli del bilancio è rimasta inalterata rispetto alla precedente edizione, sono state previste quattro sezioni che rappresentano:

- (i) lo scenario 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;
- (ii) i dati del valore aggiunto generato e distribuito dall'azienda, oltre ai principali investimenti avviati e completati nel periodo di rendicontazione;
- (iii) gli aspetti ambientali connessi alle attività dell'azienda e le azioni per il contenimento degli impatti ambientali associati;
- (iv) i 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: bilanciadisostenibilita@stradeanas.it.



Strada Statale 700 - Galleria "Parco della Reggia"



Cantonnieri Anas al lavoro



Allegato 2. Tabella del GRI - Global Reporting Initiative

 GRING3>
3.12

181

Guidelines 2006		Copertura	Riferimento Pagina
Profilo			
1. Strategia e Analisi			
1.1	Lettera dell'Amministratore Unico 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, 55
2. Profilo dell'Organizzazione			
2.1	Nome dell'organizzazione	SI	11
2.2	Principali prodotti/servizi incluso il volume/quantità	SI	11, 16
2.3	Strutture operative Descrizione delle divisioni principali, aziende operative, sussidiarie	SI	11, 24
2.4	Sede legale della società	SI	11
2.5	Paesi in cui opera l'organizzazione	SI	11
2.6	Natura della proprietà e forma legale	SI	11
2.7	Mercati serviti (breakdown geografico, settori, tipologie di clienti) Vendite e Raccolta: - area geografica - tipologia di clientela e natura giuridica della Clientela	SI	11, 114
2.8	Dimensioni dell'organizzazioni	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	177
3.2	Data del precedente bilancio	SI	177
3.3	Cadenza di pubblicazione	SI	177
3.4	Persona/e di contatto per il bilancio, incluso indirizzo e-mail e indirizzo web	SI	178
3.5	Processo per la definizione dei contenuti del bilancio	SI	178
3.6	Perimetro del bilancio	SI	177
3.7	Dichiarazione di qualsiasi limitazione specifica dell'obiettivo o del perimetro del bilancio	SI	177, 178
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	92



Guidelines 2006		Copertura	Riferimento Pagina
3.10	Spiegazione della natura e degli effetti di ciascuna nuova formulazione di informazioni fornite nel bilancio precedente e ragioni di tali modifiche	SI	91, 94, 100
3.11	Cambiamenti significativi di obiettivo, perimetro metodi di misura rispetto al precedente periodo di rendicontazione	Non rilevante	
3.12	Tavola dei contenuti del GRI	SI	181
3.13	Politiche e pratiche relative la certificazione dei contenuti da parte di ente indipendente	SI	178
4. Governo, Impegni e Coinvolgimento			
4.1	Struttura di governo dell'organizzazione	SI	31
4.2	Indicare se il Presidente del più alto organo di governo ricopre anche un ruolo esecutivo	SI	34
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	33
4.5	Legame tra compensi degli Amministratori, Senior manager ed Executives (inclusi accordi di buonuscita) e performance della società	SI	164
4.6	Attività in essere presso il più alto organo di governo per garantire che non vi siano conflitti di interesse	SI	33
4.7	Processi per la determinazione di qualifiche e competenze dei membri del CdA inclusi gli aspetti economici, ambientali e sociali	SI	33
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	28, 38
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	33
4.10	Processi per la valutazione delle performance del più alto organo di governo	SI	33
4.11	Spiegazione dell'eventuale modalità di applicazione del principio o approccio prudenziale	SI	57
4.12	Principi e iniziative sviluppate esternamente alle quali l'organizzazione aderisce per quanto riguarda le dimensioni economico, sociale e ambientale	SI	103
4.13	Partecipazione ad associazioni di categoria nazionali e/o internazionali	SI	103
4.14	Elenco degli stakeholder con cui l'organizzazione intrattiene attività di coinvolgimento	SI	109
4.15	Basi per l'identificazione e la selezione degli stakeholder	SI	109
4.16	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	SI	109
4.17	Questioni chiave emerse dallo stakeholder engagement e come l'organizzazione ha risposto alle questioni poste	SI	Capitolo 4

Tabella dei Contenuti del GRI/G3			
Guidelines 2006		Copertura	Riferimento Pagina
Approccio del Management ai temi della sostenibilità (DMA)			
DMA EC Approccio del management alle performance economiche			
Aspetti	Performance economiche	SI	49, 50
	Presenza sul mercato	SI	11, 12, 114
	Impatti economici indiretti	SI	49, 50
DMA EN Approccio del management alle performance ambientali			
Aspetti	Materiali	SI	89
	Energia	SI	91, 93
	Acqua	SI	96
	Biodiversità	SI	57
	Emissioni, sversamenti e rifiuti	SI	100, 101
	Prodotti e servizi	SI	69, 97
	Compliance	SI	55
	Trasporti	SI	86
Complessivo	SI	7, 55, 57	
DMA LA Approccio del management agli aspetti del lavoro			
Aspetti	Lavoro	SI	153, 157
	Relazioni industriali	SI	153, 157
	Salute e sicurezza	SI	168, 171
	Formazione	SI	158, 164
	Diversità e pari opportunità	SI	31, 164
DMA HR Approccio del management ai diritti umani			
Aspetti	Pratiche di investimento e approvvigionamento	SI	139, 142
	Non discriminazione	SI	172
	Libertà di associazione	SI	173
	Lavoro minorile	SI	172
	Lavoro forzato	SI	172
	Pratiche di sicurezza	NO	
	Diritti delle popolazioni locali	SI	Non applicabile
DMA SO Approccio del management Società: corruzione, compliance, governance			
Aspetti	Collettività	SI	64
	Corruzione	SI	38, 160
	Politica pubblica	SI	110
	Comportamento anticompetitivo	SI	Non applicabile
	Compliance	SI	38
DMA PR Approccio del management alla responsabilità di prodotto			
Aspetti	Salute e sicurezza dei consumatori	SI	Non applicabile
	Etichettatura dei prodotti e servizi	SI	118
	Marketing communication	SI	115
	Privacy dei consumatori	SI	138
	Compliance	SI	115



Tabella dei Contenuti del GRI/G3			
Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
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	49, 50
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	167
EC4	Sussidi e agevolazioni ricevute	SI	110
EC5	Rapporto tra il livello salariale standard dei neo-assunti e i minimi salariali locali nelle sedi significative	SI	166
EC6	Descrizione delle politiche per la scelta di fornitori locali e fattori che influenzano la scelta dei fornitori (ricaduta sul territorio)	SI	141
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	157
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	51
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 o volume	SI	89
EN2	Percentuale dei materiali utilizzati che deriva da materiale riciclato	SI	90
EN3	Energia: Consumo diretto di energia suddiviso per fonte energetica primaria	SI	91, 93
EN4	Energia: Consumo indiretto di energia suddiviso per fonte energetica primaria Energia consumata : elettrica, termica (da metano, gasolio e altri combustibili liquidi) suddiviso per fonte primaria	SI	91
EN5	Energia: Risparmio energetico dovuto alla conservazione e ai miglioramenti in termini di efficienza	SI	94
EN6	Energia: Iniziative per fornire prodotti e servizi a efficienza energetica o basati su energia rinnovabile e conseguenti riduzioni del fabbisogno energetico come risultato di queste iniziative	SI	94
EN7	Energia: Iniziative volte alla riduzione del consumo dell'energia indiretta e riduzioni ottenute	NO	
EN8	Acqua: prelievo totale di acqua per fonte	SI	96
EN9	Acqua: fonti idriche significativamente interessate dal prelievo di acqua	NO	
EN10	Acqua: percentuale e volume totale dell'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	57
EN12	Biodiversità: Descrizione dei maggiori impatti di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità di aree protette o aree a elevata biodiversità, esterne alle aree protette	NO	



Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
EN13	Biodiversità: habitat protetti o ripristinati	NO	
EN14	Biodiversità: strategie, azioni attuate, piani futuri per gestire gli impatti sulla biodiversità	NO	
EN15	Biodiversità: Numero delle specie elencate nella Lista Rossa dell'IUCN e nelle liste nazionali delle specie protette che trovano il proprio habitat nelle aree di operatività dell'organizzazione, suddivise per livello di rischio di estinzione	NO	
EN16	Emissioni totali dirette e indirette di gas serra per peso	SI	100
EN17	Altre emissioni indirette di gas a effetto serra significative per peso	SI	100
EN18	Iniziative per ridurre le emissioni di gas ad effetto serra e risultati raggiunti	NO	
EN19	Emissioni di sostanze nocive per l'ozono per peso	NO	
EN20	NOx, SOx e altre emissioni significative nell'aria per tipologia e peso	Non rilevante	
EN21	Acqua totale scaricata per qualità e destinazione	NO	
EN22	Peso totale dei rifiuti per tipologia e per metodi di smaltimento	Si, parzialmente	101
EN23	Numero totale e volume di sversamenti significativi	NO	
EN24	Peso dei rifiuti classificati come pericolosi in base alla convenzione di Basilea, (Allegati I, II, III e VIII) che sono stati trasportati, importati, esportati o trattati e loro percentuale trasportata all'estero.	NO	
EN25	Identità, dimensione, stato di salvaguardia e valore della biodiversità della fauna e della flora acquatica e i relativi habitat colpiti in maniera significativa dagli scarichi di acqua e dalle dispersioni provocate dall'organizzazione.	NO	
EN26	Iniziative per mitigare gli impatti ambientali dei prodotti e servizi e grado di mitigazione dell'impatto.	SI	69, 71
EN27	Percentuale dei prodotti venduti e relativo materiale di imballaggio riciclato o riutilizzato per categoria.	NO	
EN28	Valore monetario delle multe significative e numero delle sanzioni non monetarie per mancato rispetto di regolamenti e leggi in materia ambientale.	NO	
EN29	Impatti ambientali significativi del trasporto di prodotti e beni/materiali utilizzati per l'attività dell'organizzazione e per gli spostamenti del personale.	SI	86
EN30	Spese e investimenti per la protezione dell'ambiente, suddivise per tipologia.	NO	



Allegato I: Tabella dei Contenuti del GRI/G3			
Sociali: Lavori			
Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
LA1	Addetti per contratto, tipo di assunzione e regione	SI	153
LA2	Turnover per età, genere e regione	SI	157
LA3	Benefici accordati ai lavoratori a tempo pieno	NO	
LA4	Percentuale di lavoratori coperti da contratto collettivo	SI	153
LA5	Periodo minimo di preavviso su importanti aspetti contrattuali, modifiche operative, cioè cambiamenti organizzativi	SI	157
LA6	Percentuale di lavoratori in commissioni miste sicurezza e salute	SI	168
LA7	Tassi di infortunio per paese	SI	171
LA8	Formazione sui rischi di salute	SI	168
LA9	Argomenti di salute e sicurezza trattati nella contrattazione collettiva, accordi formali con i sindacati relativi alla salute e alla sicurezza	SI	168
LA10	Ore di formazione media per addetto	SI	164
LA11	Programmi di qualificazione e apprendimento continuo	SI	158
LA12	Percentuale di addetti che riceve valutazioni di risultato	NO	
LA13	Composizione dell'organo di governo per genere, età, minoranze	SI	31
LA14	Differenziale retributivo per genere e categoria	SI	164
Sociali: Diritti Umani			
HR1	Percentuale di accordi per investimenti significativi che contemplano clausole per la salvaguardia dei diritti umani	SI	139
HR2	Percentuale di fornitori che tengono in considerazione clausole per la salvaguardia dei diritti umani	SI	142
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	172
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	173
HR6	Operazioni che possono aumentare il rischio di incidenti di lavoro minorile	SI	172
HR7	Operazioni che possono aumentare il rischio di incidenti di lavoro forzato	SI	172
HR8	Percentuale di personale di sicurezza formato sui diritti umani	NO	
HR9	Percentuale di violazioni dei diritti delle popolazioni locali	NO	

Sociali: Comunità di Riferimento			
Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
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	64
SO2	Percentuale e numero di business unit in cui è stata condotta una analisi sui rischi derivanti dalla corruzione	SI	38
SO3	Percentuale di dipendenti formati alle pratiche di corruzione	SI	160
SO4	Politiche intraprese in caso di corruzione	SI	38
SO5	Contributi politici: partecipazione nello sviluppo di politiche pubbliche e attività di lobbying (indicare le questioni principali e le posizioni sostenute)	SI	110
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	38
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	Non rilevante	
PR2	Sicurezza e salute dei consumatori: istanze di non compliance con le norme relative la salute e sicurezza (multe, penalità ecc.)	NO	
PR3	Prodotti e Servizi: procedure per fornire informazioni appropriate sui prodotti e servizi e percentuale di prodotti e servizi soggetti a tali informazioni	SI	118
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	118
PR6	Pubblicità, Marketing Communication: procedure e programmi per l'aderenza a normative, codici volontari di comportamento (incluso sponsorizzazioni)	SI	115
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	138
PR9	Valore monetario e multe significative per non aderenza a norme e regolamenti sulla fornitura e uso dei prodotti e servizi	Non rilevante	



Strada Statale 85 "Venafrana" - Viadotto Venafro

Allegato 3. Relazione della società di revisione



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 al 31 dicembre 2010 dell'ANAS S.p.A.

All'Amministratore Unico
dell'ANAS S.p.A.

1. Abbiamo effettuato la revisione limitata del Bilancio di Sostenibilità dell'ANAS S.p.A. al 31 dicembre 2010 (il "Bilancio di Sostenibilità"). La responsabilità della redazione del Bilancio di Sostenibilità in conformità alle linee guida *Sustainability Reporting Guidelines* definite nel 2006 dal G.R.I. - Global Reporting Initiative, indicate nel paragrafo "Nota Metodologica" compete all'Amministratore Unico dell'ANAS S.p.A., così come la definizione degli obiettivi della Società in relazione alla performance di responsabilità sociale e di sostenibilità ed alla rendicontazione dei risultati conseguiti. Compete altresì all'Amministratore Unico dell'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 alle informazioni ed ai dati presentati nel Bilancio di Sostenibilità. È 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, 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'effettuazione di colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nel stesso, di analisi del bilancio e di 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 e finanziario riportati nel Bilancio di Sostenibilità e quelli inclusi nel bilancio di esercizio della Società al 31 dicembre 2010 sul quale abbiamo emesso la nostra relazione di revisione in data 10 giugno 2011;
- ▶ 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:

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

- interviste e discussioni con il personale degli uffici territoriali di Bari, Milano e Torino e la direzione generale della Società al fine di raccogliere informazioni circa il sistema informativo, contabile e di reporting utilizzato 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;
- ispezioni fisiche svolte presso i cantieri della S.S. 24 del Monginevro e della S.S. 38 dello Stelvio della Società;
- analisi campionaria della documentazione di supporto alla predisposizione del Bilancio di Sostenibilità, al fine di ottenere evidenza dei processi in atto applicati e loro adeguatezza e del funzionamento del sistema di controllo interno per la coerenza dei dati e delle informazioni rispetto agli obiettivi del Bilancio di Sostenibilità;
- analisi della conformità delle informazioni qualitative riportate nel Bilancio di Sostenibilità alle linee guida identificate nel precedente paragrafo 1. e della loro coerenza interna, con particolare riferimento alla strategia, alle politiche di responsabilità sociale e di sostenibilità ed alla identificazione degli aspetti significativi per ciascuna categoria di stakeholder;
- ottenimento della lettera di attestazione, sottoscritta dal legale rappresentante della Società in merito alla conformità del Bilancio di Sostenibilità alle linee guida indicate nel precedente 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 e, conseguentemente, non ci consente di avere la ragionevole sicurezza di essere venuti a conoscenza di quelle circostanze e fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione completa.

Per quanto riguarda i dati e le informazioni dell'esercizio precedente presentati a fini comparativi, si fa riferimento alla nostra relazione emessa in data 4 novembre 2010.

3. Sulla base di quanto svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Bilancio di Sostenibilità dell'ANAS S.p.A. al 31 dicembre 2010 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 indicate nel paragrafo "Nota Metodologica".

Roma, 6 dicembre 2011

Reconta Ernst & Young S.p.A.



Mauro Ottaviani
(Socio)



Dichiarazione Verifica del livello di applicazione GRI

Il Global Reporting Initiative (GRI) dichiara che **Anas S.p.A.** ha presentato il proprio "Bilancio di Sostenibilità 2010" al dipartimento GRI Report Services, il quale è giunto alla conclusione che il Report possiede i requisiti del Livello di Applicazione B+.

I Livelli di Applicazione GRI indicano in che misura il contenuto delle linee guida GRI-G3 è stato utilizzato nel Report di Sostenibilità. La Verifica conferma il set e il numero delle informazioni previste per lo specifico Livello di Applicazione sono stati rendicontati nel Report e che l'Indice dei Contenuti GRI fornisce una valida rappresentazione delle informazioni richieste, come descritto nelle linee guida GRI-G3.

I Livelli di Applicazione non rappresentano un parere né sulla performance di sostenibilità della società dichiarante, né sulla qualità delle informazioni contenute nel Bilancio di Sostenibilità.

Amsterdam, 19 Gennaio 2012

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Nelmara Arbex".

Nelmara Arbex
Deputy Chief Executive
Global Reporting Initiative



Il "+" è stato aggiunto al Livello di Applicazione in quanto Anas S.p.A. ha sottoposto (una parte) del presente bilancio ad assurance esterna. Il GRI accetta il giudizio dell'organizzazione che redige il Report per la scelta dell'Assurance Provider e per la definizione dell'obiettivo dell'attestazione.

Il GRI è un'organizzazione multi-stakeholder pioniera nello sviluppo del framework di rendicontazione di sostenibilità più utilizzata al mondo e si adopera per il suo continuo miglioramento e applicazione a livello globale. Le linee guida GRI forniscono i principi e gli indicatori che le organizzazioni possono utilizzare per misurare e rendicontare la loro performance economica, ambientale e sociale. www.globalreporting.org

Disclaimer: Laddove la rendicontazione di sostenibilità include link esterni, compreso eventuale materiale audiovisivo, la presente dichiarazione riguarda soltanto il materiale sottoposto al GRI al momento della verifica in data 20 Dicembre 2011. GRI esclude esplicitamente che la presente dichiarazione sia applicata a cambiamenti successivi.



VII
60





Strada Statale 659 "Di Valle Antigorio e Val Formazza"



Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria - Battipaglia - Particolare rampa di ingresso sull'asta di raccordo direzione A3

