



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ **2011**







# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ **2011**





## **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: [bilanciadisostenibilita@stradeanas.it](mailto:bilanciadisostenibilita@stradeanas.it)  
Questa pubblicazione è disponibile anche sul sito Internet: [www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it)

Realizzazione del Progetto Editoriale: Ensemble di Maurizio Ceccaglia

Finito di Stampare: Ottobre 2012

# INDICE

Lettera dell'Amministratore Unico	07
<b>1.1 Il profilo societario</b>	10
1.1.1 La Storia	12
<b>1.2 Le Attività</b>	16
1.2.1 Le attività di ANAS come stazione appaltante	16
La progettazione	16
Le procedure di gara e le contrattualizzazioni	16
Le nuove costruzioni	17
1.2.2 Le attività di ANAS per la gestione della rete	18
La rete stradale ed autostradale gestita	18
La manutenzione	18
L'esercizio e il coordinamento del territorio	19
Le attività di ricerca e sviluppo	19
1.2.3 Le altre attività	20
La finanza di progetto e le concessioni autostradali	20
Le attività in ambito internazionale	23
1.2.4 Le attività ispettive: l'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali	29
<b>1.3 La struttura societaria e l'organigramma</b>	32
1.3.1 Il modello organizzativo	32
1.3.2 L'identità, la missione e la strategia	34
La missione	34
<b>1.4 La corporate governance</b>	35
1.4.1 Il sistema di corporate governance	35
1.4.2 L'Assemblea dei Soci	37
1.4.3 Il Consiglio di Amministrazione	37
1.4.4 Il Presidente - <i>Amministratore Unico</i>	38
1.4.5 Il Collegio Sindacale	40
1.4.6 Il sistema delle procure	40
1.4.7 L'Unità Internal Auditing	40
1.4.8 Il Dirigente Preposto	43
1.4.9 Il Codice Etico	44
1.4.10 L'Organismo di Vigilanza	45
1.4.11 L'Unità Legalità e Trasparenza	48
1.4.12 La Corte dei Conti	50
<b>2.1 La Responsabilità Economica</b>	52
<b>2.2 La produzione del valore aggiunto</b>	54
<b>2.3 La distribuzione del valore aggiunto</b>	57
<b>2.4 Gli investimenti</b>	60
<b>3.1 ANAS e il suo rapporto con l'ambiente</b>	62
<b>3.2 La compatibilità ambientale delle nuove opere</b>	66
3.2.1 La progettazione e lo studio di fattibilità	68





3.2.1.1	Svilupi nell'approccio progettuale per la sostenibilità e la compatibilità ambientale delle infrastrutture stradali	77
3.2.1.2	La progettazione integrata delle infrastrutture stradali	78
3.2.1.3	Metodo di valutazione quali-quantitativa della sostenibilità ambientale dei progetti di infrastrutture stradali	80
3.2.1.4	Il risparmio energetico in fase di progettazione	84
3.2.1.5	La sicurezza nella progettazione delle gallerie	85
3.2.2	La valutazione d'impatto ambientale	86
3.2.3	La mitigazione e la compensazione	91
3.2.4	La costruzione e la gestione ambientale dei cantieri	99
3.2.5	Il monitoraggio	100
<b>3.3</b>	<b>I cantieri ed il rapporto col territorio</b>	<b>104</b>
3.3.1	Il cantiere di Etroubles	104
3.3.2	I cantieri dell' Autostrada Salerno-Reggio Calabria	117
3.3.2.1	Il macrolotto 2	118
3.3.2.2	Il macrolotto 3.3	120
3.3.2.3	Il macrolotto 4b	125
3.3.3	Il Compartimento di Aosta	133
<b>3.4</b>	<b>I trasporti e la logistica</b>	<b>136</b>
<b>3.5</b>	<b>L'uso responsabile delle risorse</b>	<b>139</b>
3.5.1	Le materie prime ed i materiali di consumo	140
3.5.2	L'energia	143
3.5.3	L'acqua	151
3.5.4	La sostenibilità negli acquisti	152
<b>3.6</b>	<b>Le emissioni ed i rifiuti</b>	<b>153</b>
3.6.1	Le emissioni climalteranti	153
3.6.2	I rifiuti	154
3.6.3	L'inquinamento acustico	156
<b>3.7</b>	<b>Le attività di ricerca in campo ambientale</b>	<b>159</b>
3.7.1	Convenzioni con Università	159
3.7.2	Ricerca in ambito acustico	160
3.7.3	Studio di fattibilità della valorizzazione di mercato per le barriere acusto-fotovoltaiche	161
3.7.4	Impiego della tecnologia di illuminazione a LED in galleria.	161
3.7.5	Progettazione e realizzazione di una rete automatizzata di monitoraggio, misurazione dei flussi di traffico e della incidentalità	162
<b>4.1</b>	<b>Gli Stakeholder</b>	<b>166</b>
<b>4.2</b>	<b>Il contesto di riferimento</b>	<b>168</b>
<b>4.3</b>	<b>I finanziatori</b>	<b>170</b>
<b>4.4</b>	<b>I clienti</b>	<b>172</b>
4.4.1	Gli utenti	173

4.4.2 I trasporti eccezionali	174
4.4.3 Le licenze e concessioni	178
4.4.4 Gli impianti pubblicitari	179
4.4.5 Il servizio gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare	179
4.4.6 La soddisfazione del cliente	180
4.4.6.1 Le attività di comunicazione e rapporti con utenti e media	180
4.4.6.2 La qualità delle rete autostradale in concessione	201
4.4.7 L'accessibilità delle informazioni e la gestione dei sistemi informativi	208
4.4.7.1 La gestione della privacy e la sicurezza delle informazioni	215
<b>4.5 I fornitori</b>	216
4.5.1 L'analisi delle spese	217
4.5.2 La selezione dei fornitori	223
4.5.2.1 Documento unico per la valutazione rischi da interferenze	229
4.5.2.2 La valutazione dei fornitori: il vendor rating	230
4.5.2.3 La gestione documentale dei contratti: il procurement contract management	231
4.5.2.4 La partecipazione ad iniziative di consultazione	232
4.5.3 La programmazione degli acquisti	234
4.5.4 La formazione degli elenchi degli avvocati ANAS	237
<b>4.6 Il personale</b>	239
4.6.1 La selezione del personale	243
4.6.2 La riqualificazione e la formazione delle risorse umane	245
4.6.3 Il sistema retributivo e di incentivazione	257
4.6.4 Il nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro del personale dipendente ANAS	262
4.6.5 La sicurezza e la salute sui luoghi di lavoro	262
4.6.6 Le misure a favore delle minoranze e del personale con diversa abilità e le attività a favore del dipendente	268
4.6.7 Le relazioni industriali	269
<b>4.7 La comunità di riferimento</b>	271
<b>4.8 Il reporting sul X principio</b>	272
<b>Allegato 1. Nota Metodologica</b>	274
1.1 Il perimetro spazio-temporale	274
1.2 I principi di redazione	274
1.3 I principi di garanzia di qualità	274
1.4 Le fonti, il sistema di rilevazione e l'aggregazione dei dati	275
1.5 Il processo di verifica	275
<b>Allegato 2 - Tabella del G.R.I. - Global Reporting Initiative</b>	276
<b>Allegato 3 - Relazione della società di revisione</b>	284
<b>Allegato 4 - Dichiarazione del livello di applicazione G.R.I.</b>	287



*SGC E78 Grosseto-Fano - Tratto Siena-Bettolle*

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ **2011**

## Lettera dell'Amministratore Unico



*La crisi finanziaria e il contesto macroeconomico globale confermano la necessità per la società civile di adottare un approccio volto alla preservazione delle risorse finanziarie, naturali e del patrimonio artistico del nostro paese. Tali preoccupazioni riguardano anche il sistema infrastrutturale italiano: l'ANAS ha il compito istituzionale di svolgere attività socialmente responsabili sia direttamente, sviluppando nel tempo la rete viaria con l'obbligo di preservarne la qualità e le condizioni di sicurezza, sia indirettamente, garantendo il mantenimento di rapporti con diversi soggetti esterni secondo principi di sostenibilità finanziaria, etica e di rispetto dei diritti umani.*

GRI/G3.1>  
1.1, 1.2

*Nell'applicazione di standard innovativi e sostenibili relativamente alla qualità tecnica delle opere, ANAS persegue altresì obiettivi di lotta alla corruzione, del mantenimento di adeguate condizioni lavorative, e ripone attenzione all'impatto che la realizzazione di tali opere determina sull'ambiente. A ciò va aggiunta la necessità di raggiungere obiettivi di sostenibilità finanziaria anche alla luce del progressivo cammino dell'ANAS verso l'autonomia finanziaria e l'efficientamento della spesa, in un contesto in cui l'attenzione a queste tematiche, esercitata anche attraverso meccanismi di valutazione formali, è notevolmente aumentato. Il raggiungimento di tali obiettivi è stato condizionato anche all'implementazione di cambiamenti significativi al profilo organizzativo dell'azienda.*

*I risultati, gli obiettivi di sostenibilità sono presentati con la quarta edizione del Bilancio di sostenibilità, che fornisce un quadro dei passi compiuti da ANAS in materia di sostenibilità economica, ambientale e di responsabilità sociale. Il documento fornisce un quadro variegato e rappresentativo dei significativi passi in avanti compiuti anche attraverso iniziative innovative volte al miglioramento attraverso le quali ANAS rappresenta un punto di riferimento .*



*Nel 2011 l'ANAS ha continuato a registrare ottimi risultati a livello economico, distribuendo il proprio valore aggiunto non solo all'Azionista, ma anche alla cittadinanza, secondo un approccio di diffusione omogenea sul territorio.*

*Nell'esercizio chiuso sono state consolidate norme operative e disegnate procedure di gestione in tema di politica ambientale che nell'ambito delle attività di realizzazione di nuove costruzioni stradali, garantiscono l'adozione di criteri di gestione previsti dai regolamenti europei di settore per gli appalti, oltre alla conformità delle nuove opere alle nuove tecnologie.*

*Nell'attuale quadro economico, sociale e ambientale, ANAS intende continuare a svolgere un ruolo di primo piano nell'intraprendere iniziative sostenibili in conformità con le aspettative della collettività ed a riportarle con questa pubblicazione al lettore esterno secondo i principi di trasparenza, verificabilità e comparabilità dell'informativa.*

L' Amministratore Unico

Pietro Ciucci

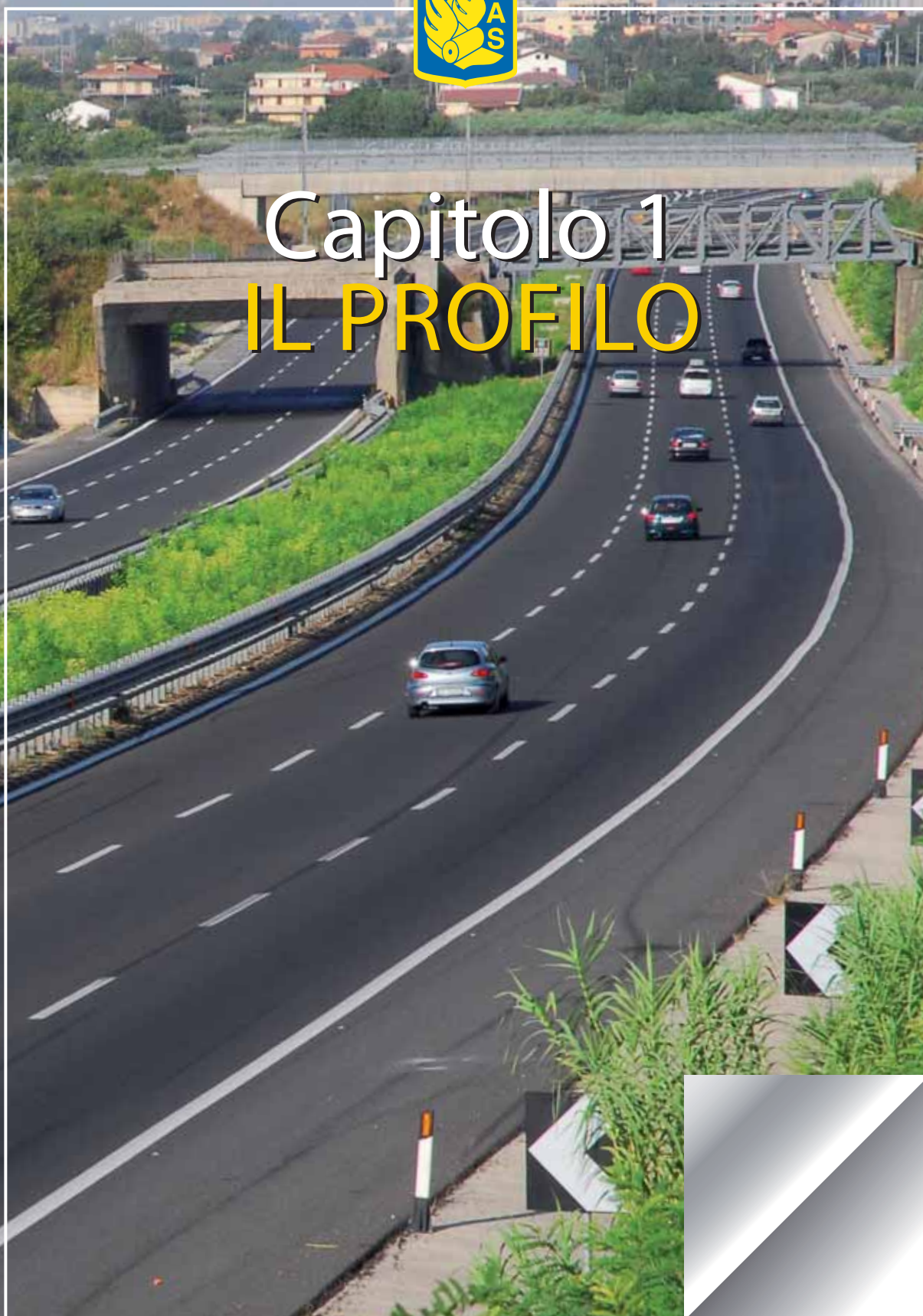


Sede Direzione Generale - Via Monzambano - Roma





# Capitolo 1 IL PROFILO





# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

## 1.1 Il profilo societario

GRI/G3.1>  
2.1,2.2,2.3,  
2.4,2.5,2.6,  
2.7,2.8

ANAS S.p.A., nata nel 2002 dalla trasformazione dell'Ente Nazionale per le Strade, ai sensi dell'art.7 della L.178/2002, è una società partecipata al 100% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e sottoposta al controllo ed alla vigilanza tecnica ed operativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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

- a) gestire e mantenere la rete stradale e autostradale nazionale individuata ai sensi dell'art. 98 del D.Lgs. 31 marzo 1998 n. 112 e realizzare il suo progressivo miglioramento ed adeguamento, anche per quanto attiene agli aspetti connessi alla sicurezza stradale;
- b) costruire nuove strade ed autostrade, anche a pedaggio;
- c) vigilare sull'esecuzione dei lavori di costruzione degli interventi affidati in concessione a terzi e controllare la gestione delle autostrade il cui esercizio sia stato dato in concessione;
- d) curare l'acquisto, la costruzione, la conservazione, il miglioramento e l'incremento dei beni mobili ed immobili destinati al servizio di viabilità e di gestione 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.



Il D.L. n.98 del 6 luglio 2011, convertito in Legge n.111 del 15 luglio 2011 e successive modifiche ed integrazioni, all'art.36 "Disposizioni in materia di riordino dell'ANAS S.p.A." ha tuttavia ridefinito il quadro delle funzioni e delle competenze di ANAS in materia di gestione delle strade e delle autostrade di interesse nazionale. In particolare, la suddetta Legge prevede che, a partire dal 30 Settembre 2012, l'Agenzia per le Infrastrutture Stradali ed Autostradali subentri ad ANAS S.p.A. nelle attività di ente concedente: di conseguenza l'oggetto sociale e la missione dell'ANAS subiranno gli effetti della citata ridefinizione del quadro delle funzioni e delle competenze dell'ANAS.

In Italia la società è presente su tutto il territorio nazionale attraverso unità periferiche costituite principalmente da Compartimenti e uffici speciali, esposti nella tabella 1.1.

Le attività svolte da ANAS non si limitano, tuttavia, alle attività sopra richiamate, facenti esclusivamente riferimento al territorio nazionale. L'Azienda gestisce infatti con un profilo di alta direzione anche una commessa in Algeria e vanta altri rilevanti incarichi e collaborazioni oltre i confini nazionali (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.



*Strada Statale 115 "Sud occidentale Sicula" - Lotto Baiata-Sciacca Nord*

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

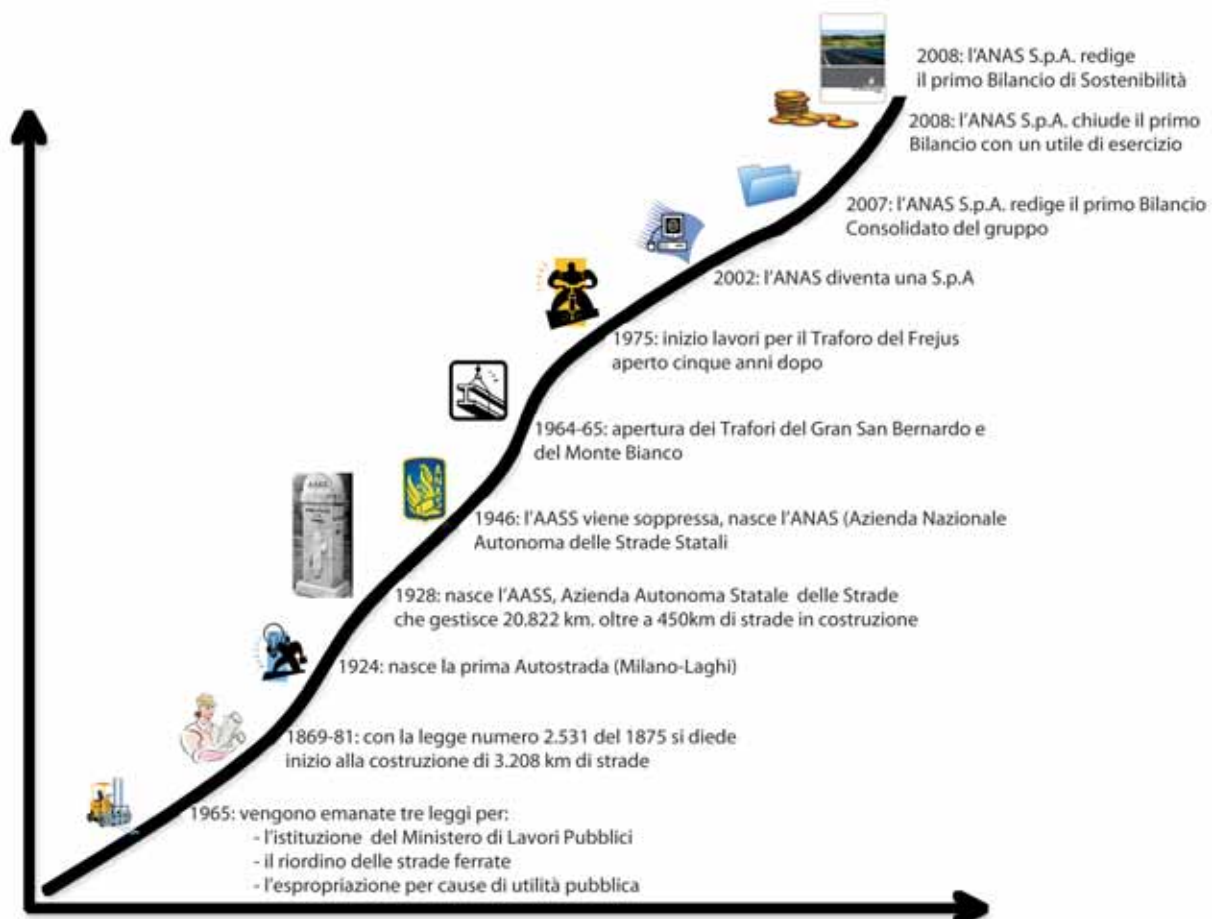
**Tabella 1.1: Competenza territoriale dei Compartimenti e degli altri uffici periferici**

<b>Descrizione</b>	<b>Competenza territoriale</b>
Compartimento dell'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 Venezia Giulia
Compartimento di Venezia	Veneto
Dir. Regionale per la Sicilia	Sicilia
Ufficio Autostradale per la SA-RC	Campania, Basilicata, Calabria

## 1.1.1 La Storia

Tracciare un quadro storico esaustivo di ANAS richiederebbe di dover ripercorrere le tappe salienti della sua storia sin dalle origini del sistema infrastrutturale viario italiano: parte della rete di comunicazione stradale che ad oggi rientra sotto la competenza di ANAS trae infatti origine dalle antiche opere di viabilità realizzate ai tempi dei romani. Pur tuttavia, è a partire dall'avvento dell'industrializzazione e con la proclamazione dell'Unità d'Italia che sono state poste le basi più recenti per l'ammodernamento della rete stradale italiana, e fornito un contributo fondamentale alla modernizzazione del Paese, influenzandone lo sviluppo economico e culturale.

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



Nonostante la tendenza in corso nel XIX secolo fosse quella di dare priorità alla costruzione ed ampliamento dei collegamenti ferroviari, la prima vera svolta allo sviluppo della rete viaria in Italia si ebbe con la Legge del 30 agosto 1868 n. 4613, con la quale si impose ai comuni la costruzione di strade di rilevante importanza sia a livello comunale che intercomunale.

Venne successivamente fissato, con le Leggi n.2531 del 1875 e n.333 del 1881, un programma che prevedeva la costruzione di circa 3.208 km di strade di cui oltre il 90% nell'Italia meridionale. Negli anni successivi lo sviluppo della rete viaria proseguì sino a quando, nel 1894, trovandosi le finanze del Regno d'Italia caratterizzate da una condizione di serie difficoltà economiche, venne interrotta la realizzazione del piano programmatico stabilito qualche anno prima, e con esso la costruzione stradale, a 18.000 dei 43.000 km previsti. Con la Legge n.338 del medesimo anno, venne inoltre sospeso a tempo indeterminato il programma stabilito con la Legge del 1868, pur garantendo tuttavia la realizzazione di quelle strade in fase di costruzione o già appaltate entro un anno dalla pubblicazione della nuova Legge.



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

La costruzione di strade fu ripresa con la Legge n.312 del 1903, in base alla quale furono realizzate strade di collegamento per stazioni ferroviarie, porti postali e capoluoghi. Verso la fine del primo decennio del secolo scorso erano percorribili circa 138.097 km di strade, a fronte dei 89.765 km che risultavano realizzati 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 la realizzazione della Milano-Laghi progettata dall'Ing. Piero Puricelli, il 21 settembre 1924 viene inaugurata la prima autostrada del mondo.

La priorità assegnata, anche per ragioni propagandistiche, all'obiettivo di sviluppo della rete stradale dal governo fascista, porta nel 1928, alla nascita dell'A.A.S.S, Azienda autonoma statale della strada, il cui primo direttore è stato l'Ing. Pio Calletti. L'A.A.S.S. si trova da subito il difficile compito di gestire strade per complessivi 20.622 km, oltre a 450 km di strade in costruzione.

All'indomani della guerra e delle importanti necessità di ricostruzione, nonché del referendum costituzionale che ha trasformato l'Italia in una Repubblica, l'A.A.S.S. fu soppressa e, in sua sostituzione, venne istituita con decreto del 27 giugno 1946 l'A.N.A.S., 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 del continuo sviluppo essendo rappresentato dai lavori per il Traforo del Frejus, inaugurato qualche anno dopo.

L'organizzazione per il presidio delle Strade Statali, inizialmente basata sui cantoni (e dunque sul connesso mondo dei capi cantonieri, delle 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 momento di innovazione arriva con la Legge n. 966 del 28 dicembre 1982 che internazionalizza l'ANAS, poiché le permette di prestare la propria opera di assistenza all'estero, per studio, consulenza, progettazione ed anche costruzione di 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 un dialogo 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, porta a compimento 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 S.p.A.”) sono state poste le premesse per l'istituzione, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'“Agenzia per le Infrastrutture Stradali e Autostradali”. Il termine per il passaggio alla costituenda Agenzia di parte dei compiti e delle funzioni di ANAS, relativi in particolare alla qualità di ente concedente, è attualmente previsto per il 31 Luglio 2012. In tale quadro, in data 4 agosto 2011, è stato, inoltre, 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; negli ultimi anni, l'Azienda si è tuttavia 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 la Direzione Centrale Progettazione.

La realizzazione di un'opera è un processo molto complesso. Ogni fase richiede competenze che ANAS ed il suo personale sono in grado di gestire al meglio garantendo tutti gli standard richiesti per la realizzazione di strade e autostrade. L'ultima fase riguarda 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 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 sono 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.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

## 1.2.2 Le attività di ANAS per la gestione della rete

### La rete stradale ed autostradale gestita

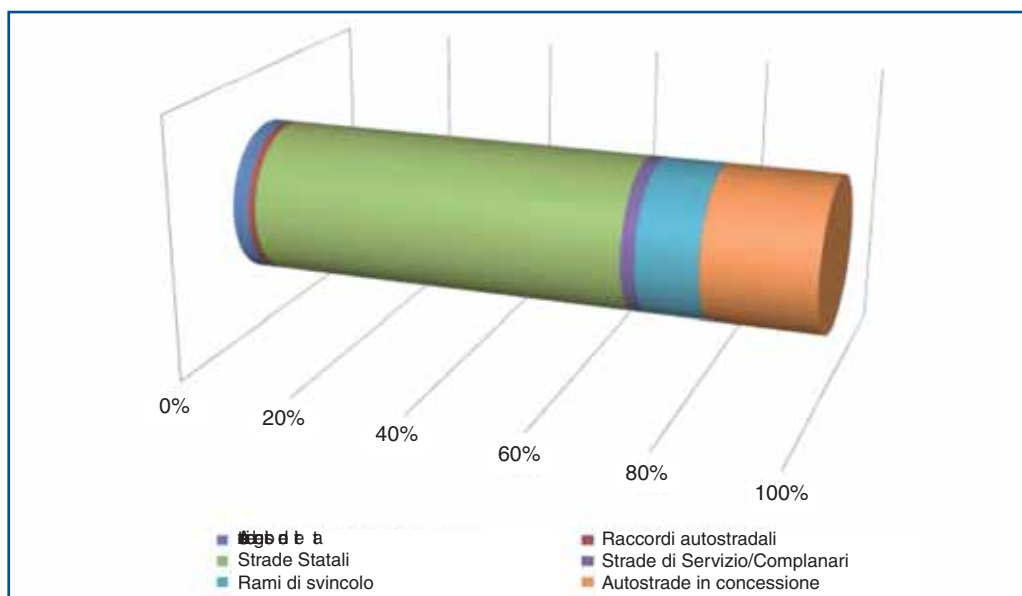
GRI/G3.1>  
2.2

ANAS opera nella realizzazione e manutenzione ed ammodernamento delle infrastrutture viarie di interesse nazionale: queste 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 31 migliaia di km, di cui 25 migliaia in gestione diretta, e circa 6 migliaia di autostrade in concessione (tabella 1.2 e grafico 1.2)

Tabella 1.2 : Rete Stradale gestita da ANAS S.p.A.

Tipologia	Estensione in km	
	2011	2010
Autostrade in gestione diretta	905	905
Raccordi autostradali	373	373
Strade Statali	19.851	19.300
Strade di Servizio/Complanari	727	749
Rami di svincolo	3.243	3.216
Autostrade in concessione	5.779	5.779

Grafico 1.2: Composizione della rete viaria gestita da ANAS (%)



### La manutenzione

La rete viaria di un paese è considerata come un insieme di arterie che permettono la circolazione di merci e di 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 nella costruzione di nuove strade, ma volge lo sguardo anche verso aspetti come la durabilità e longevità delle opere, per garantire il più a lungo possibile lo sfruttamento in condizioni ottimali 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.

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, l'ANAS 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:

- la manutenzione della rete viaria;
- la sicurezza della circolazione;
- la tutela del patrimonio stradale;
- la sorveglianza dell'intera rete;
- il 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**

In qualità di gestore primario della rete viaria nazionale, ANAS è chiamata a perseguire obiettivi di efficienza costruttiva, strategie manutentive, sicurezza e 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, alle richieste di un sempre maggiore livello di qualità e sicurezza delle infrastrutture, anche attraverso la definizione di linee guide e normative.



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

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

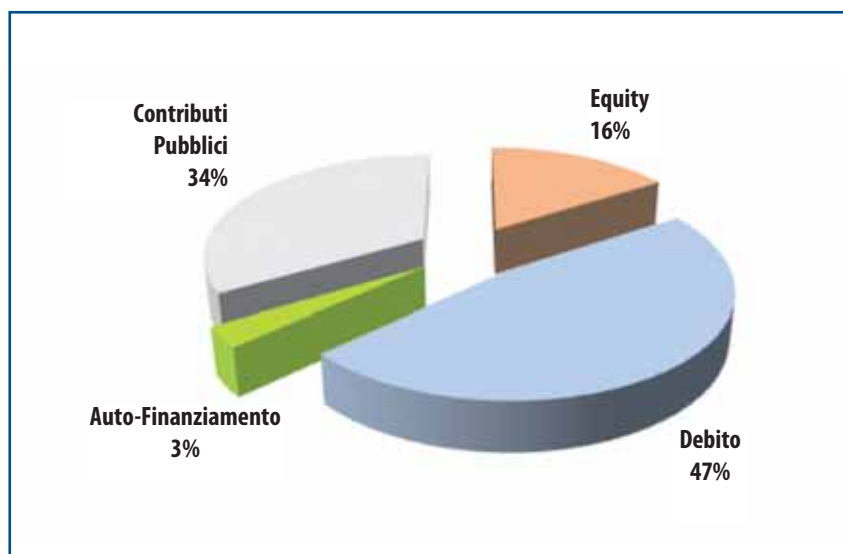
### La finanza di progetto e le concessioni autostradali

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.

L'ammontare complessivo di tutte le iniziative prevede nuovi interventi su oltre mille chilometri di rete per un investimento totale pari a circa 40 miliardi di Euro, la cui copertura finanziaria è distribuita come indicato dal grafico 1.3.

Grafico 1.3: Copertura delle iniziative da realizzarsi mediante project-financing



La tabella 1.3 riepiloga i costi delle iniziative in corso, concluse e da avviare da parte di ANAS e di società partecipate da ANAS, secondo il modello del Project Financing.

**Tabella 1.3: Iniziative in Project Financing: investimenti e fonti di finanziamento (Importi Iva esclusa)**

Intervento	Concedente	Lunghezza (km)	Investimento complessivo (€/mln)	Capitale Privato			Contributo Pubblico Richiesto (€/mln)*
				Equity	Debito	Auto finanziamento	
<b>A) Procedimenti in corso</b>							
Porto di Ancona	ANAS S.p.A.	10,7	574,5	114,9	459,6	-	-
Ragusa-Catania	ANAS S.p.A.	68,0	898,9	133,0	399,0	-	366,9
Caianello-Benevento	ANAS S.p.A.	60,9	616,4	70,0	346,4	-	200,0
Collegamento A1 (Capua) - Grazzanise-Area Domitiana	ANAS S.p.A.	41,6	305,3	29,0	76,3	-	200,0
Orte-Mestre	ANAS S.p.A.	396,3	9.070,3	898,1	5.516,8	1.130,9	1.524,5
Ferrara-Porto Garibaldi	ANAS S.p.A.	53,0	598,4	120,0	265,0	39,7	174,7
Collegamento Campogalliano-Sassuolo	ANAS S.p.A.	16,5	516,0	80,0	201,4	-	234,6
<b>Totale A)</b>		<b>647,0</b>	<b>12.579,8</b>	<b>1.445,0</b>	<b>7.264,5</b>	<b>1.170,6</b>	<b>2.700,7</b>
<b>B) Procedimenti conclusi</b>							
Adeguamento impianti delle gallerie della rete stradale del Compartimento della Lombardia	ANAS S.p.A.	-	154,2	6,0	77,3	-	71,0
<b>Totale B)</b>		<b>-</b>	<b>154,2</b>	<b>6,0</b>	<b>77,3</b>	<b>-</b>	<b>71,0</b>

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Tabella 1.3: Iniziative in Project Financing: investimenti e fonti di finanziamento (Importi Iva esclusa)

Intervento	Concedente	Lunghezza (km)	Investimento complessivo (€/mln)	Capitale Privato			Contributo Pubblico Richiesto (€/mln)*
				Equity	Debito	Auto-Finanziamento	
<b>B1) Procedimenti da avviare - Concedente ANAS S.p.A.</b>							
Variante alla "S.S.16" tra Bari e Mola di Bari	ANAS S.p.A.	16,5	267,1	-	-	-	100,0
Tangenziale Ovest di Catania	ANAS S.p.A.	19,8	433,5	-	-	-	-
Tangenziale di Palermo	ANAS S.p.A.	18,5	721,7	-	-	-	462,7
Collegamento Grosseto-Fano	ANAS S.p.A.	251,6	3.881,3	-	-	-	1.800,4
Nuova Infrastruttura Anulare	ANAS S.p.A.	32,0	1.487,7	-	-	-	917,1
<b>Totale B1)</b>		<b>338,4</b>	<b>6.791,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.280,2</b>
<b>Totale A) + B) + B1)</b>		<b>985,4</b>	<b>19.525,3</b>	<b>1.451,0</b>	<b>7.341,8</b>	<b>1.170,6</b>	<b>6.051,9</b>
<b>C) Project Financing - Società partecipate (Società Miste ANAS-Regioni)</b>							
Pedemontana Lombarda	Concessioni Autostradali Lombarde	-	4.456,7	2.671,7	540,0	-	1.245,0
BRE. BE. MI.	Concessioni Autostradali Lombarde	-	1.867,2	250,0	1.617,2	-	-
TEM	Concessioni Autostradali Lombarde	-	1.719,3	580,0	1.139,3	-	-
Collegamento Termoli-S. Vittore	Autostrada del Molise S.p.A.	81,8	1.339,3	151,0	533,2	-	557,5
Pedemontana Piemontese	Concessioni Autostradali Piemontesi	40,5	651,2	160,0	290,8	-	200,4
Collegamento Tirrenico Meridionale (compreso collegamento A12)	Autostrade del Lazio S.p.A.	112,2	2.793,7	660,0	1.150,3	-	983,4
<b>Totale C)</b>		<b>234,5</b>	<b>12.827,4</b>	<b>4.472,7</b>	<b>5.270,8</b>	<b>-</b>	<b>2.986,3</b>
<b>Totale A) + B) + B1) + C)</b>		<b>1.219,9</b>	<b>32.352,7</b>	<b>5.923,7</b>	<b>12.612,6</b>	<b>1.170,6</b>	<b>9.038,2</b>
<b>D) Project Financing - Società</b>							
Stretto di Messina S.p.A.	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	44,2	8.549,9	-	5.049,9	-	3.500,0
<b>Totale D)</b>		<b>44,2</b>	<b>8.549,9</b>	<b>-</b>	<b>5.049,9</b>	<b>-</b>	<b>3.500,0</b>
<b>Totale A) + B) + B1) + C) + D)</b>		<b>1.264,1</b>	<b>40.902,6</b>	<b>5.923,7</b>	<b>17.662,5</b>	<b>1.170,6</b>	<b>12.538,2</b>

\* L'importo del contributo richiesto, fatto salvo quello già concesso, verrà stanziato in fase di approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE- Regione-ANAS



La tabella 1.4 riepiloga i principali indicatori delle operazioni di Project Financing in corso di realizzazione da ANAS nel 2011:

**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	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%	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%	Debito Senior di m/l termine - 100%	Debito Senior di m/l termine - 100%	Debito Senior di m/l termine - 100%

Si sottolinea inoltre, che l'ammontare delle royalties per concessioni su Autostrade in gestione diretta ANAS è pari, per il 2011, a 17,0 €/milioni.

## Le attività in ambito internazionale

L'ANAS, attraverso l'Unità Iniziative Internazionali, si propone di generare parte dei ricavi societari attraverso lo sviluppo di attività nell'ambito del mercato internazionale.

In tale ottica, la società punta a tutte quelle occasioni di business che valorizzino le peculiari caratteristiche dell'ANAS nella sua qualità di soggetto istituzionale/pubblico, proponendosi come uno degli elementi cardine del "Sistema Italia", mettendo insieme forze e risorse pubbliche, private ed istituzionali.

In considerazione delle caratteristiche della società (consolidata competenza nel settore delle infrastrutture stradali ed autostradali, articolata struttura organizzativa a livello nazionale) nonché delle caratteristiche del mercato internazionale d'interesse, l'ANAS sviluppa le seguenti tipologie di business:

(I) assistenza tecnica ed attività di cooperazione di tipo istituzionale: l'ANAS offre assistenza tecnica ed attività di cooperazione di tipo istituzionale ad Enti ed organizzazioni con caratteristiche analoghe a quelle di ANAS di altri Paesi, principalmente nei seguenti temi:

- pianificazione di sistemi stradali/autostradali;
- gestione integrata delle fasi di sviluppo di grandi progetti in campo infrastrutturale;

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

- esercizio e manutenzione di reti stradali/autostradali;
- normative tecniche e strumenti legislativi nel campo della costruzione e gestione di infrastrutture stradali a pagamento;
- identificazione di modalità per attrarre investimenti privati nell'ambito della partnership pubblico-privata per la realizzazione di strade e autostrade;
- gestione dei contratti di concessione autostradale, in generale;
- sistemi di esazione del pedaggio autostradale, inclusa la selezione delle tecnologie più appropriate per garantirne l'interoperabilità e l'integrazione nei sistemi di informazione sul traffico;
- creazione di un catasto stradale (sistema informativo per la programmazione e l'ottimizzazione della gestione delle reti stradali ed autostradali);
- costituzione di centri sperimentali stradali a livello nazionale, analoghi a quello di Cesano dell'ANAS;
- creazione di un sistema integrato per il cosiddetto Disaster Management nel settore delle infrastrutture viarie;

24

(II) servizi integrati: trattasi di servizi d'ingegneria, economico-finanziari, amministrativi e legali, da acquisire principalmente attraverso la partecipazione a gare internazionali:

- 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 di ricerca: l'ANAS svolge attività di ricerca e sperimentazione a livello internazionale partecipando a programmi finanziati dall'Unione Europea, anche attraverso il coinvolgimento operativo del Centro Sperimentale Stradale ANAS di Cesano (Roma) e dei suoi laboratori;

(IV) formazione: il Centro per l'Alta Formazione ANAS della Direzione Centrale Risorse Organizzazione e Sistemi ha sviluppato una linea di business avente per oggetto l'erogazione di percorsi formativi, relativi alla gestione dei sistemi stradali e autostradali, a Paesi stranieri che siano interessati a questo tipo di formazione "on the job".

Nel 2011 le attività internazionali dell'ANAS - sia quelle connesse alla partecipazione a gare che quelle di gestione delle commesse acquisite - hanno riguardato principalmente l'Algeria, la Colombia, il Kenya, la Libia, il Qatar, la Russia, il Venezuela.

In ambito internazionale, l'ANAS si pone i seguenti obiettivi per il futuro prossimo:

- finalizzare le negoziazioni in corso di svolgimento, con particolare riferimento a quelle in atto in Qatar;
- avviare l'attività promozionale in America Latina;
- garantire la gestione contrattuale delle commesse acquisite, attraverso la partecipazione sia di altre unità organizzative dell'ANAS che di soggetti esterni coinvolti;
- assicurare la gestione globale delle commesse in Algeria ed in Libia.



*Autostrada Asti-Cuneo - Tratto Cuneo-Sant'Albano Stura*



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

**Tabella 1.5: Attività suddivise per paese svolte in ambito internazionale nel 2007-2011**

PAESE	Attività svolte tra il 2007 ed il 2010	Attività svolte nel 2011
<b>Afghanistan</b>	(2007) - Incontro con autorità afgane per discutere temi di comune interesse per l'avvio di proposte di collaborazione tecnica.	
<b>Albania</b>	(2007) - Partecipazione a temi afferenti il Corridoio plurimodale di transito n. VIII.	
<b>Algeria</b>	(2007) - Partecipazione a gare per la supervisione di tre megalotti delle costruende autostrade Est/Centro/Ovest e Est/ovest.  (2008) - 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.  (2009) - 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.  (2010) - 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	Contratto tuttora in corso di espletamento con l'ANA ( <i>Agence Nationale des Autoroute</i> ) per la "Supervisione e Controllo dei Lavori per la Realizzazione del Lotto est (km 399 km) dell'Autostrada Est-Ovest". Nuova scadenza contrattuale: 26/12/2012. In corso di definizione, ulteriore proroga della scadenza contrattuale.
<b>America Latina</b>	(2007) - Partecipazione seminario Vertice U.E.-America Latina e Carabi; Partecipazione III Conferenza Nazionale Italia-America Latina e Caraibi	Svolte numerose attività di tipo promozionale finalizzate al monitoraggio del mercato latinoamericano in generale, anche attraverso la partecipazione ad incontri istituzionali, seminari, convegni nonché mediante contatti con l'Istituto Italo-Latino Americano (ILLA) e le ambasciate
<b>Banca Mondiale</b>	(2007) - Partecipazione alla presentazione della ricerca denominata: "La partecipazione italiana alle gare finanziate dalla Banca Mondiale.	
<b>Banco Interamericano de Desarrollo (BID)</b>		Instaurato utile rapporto informativo con il dott. Mattia Adani, Direttore Esecutivo in ambito BID per il Belgio, la Germania, Israele, Italia, Olanda, Svizzera e Cina.
<b>Brasile</b>	(2007) - Partecipazione al "Tavolo Brasile" istituito dal MAE  (2008) - Partecipazione alle attività del Consiglio Italo-Brasiliano di Cooperazione nell'ambito del Gruppo di Lavoro per le Attività Economiche, Commerciali e Finanziarie.  (2009) - 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.	Partecipazione alla Conferenza intitolata "Opportunità di Commercio e Investimento nello Stato brasiliano di Pernambuco", tenuta dal Governatore Eduardo Campos (Roma, 22 marzo 2011).
<b>Bulgaria</b>	(2007) - Convegni e Accordo (Bozza finale) tra ANAS e National Road Infrastructure Fund bulgaro.	
<b>Cina</b>	(2007) - 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).  (2008) - Negoziazioni preliminari tra le parti svoltesi con difficoltà. Proposta iniziale cinese ritenuta da ANAS, e dal proprio partner italiano Socotherm, non accettabile.	Partecipazione al Seminario Internazionale "L'Identità della Cina Contemporanea. Economia e Globalizzazione", organizzato dalla Fondazione "Italianieuropei" (Roma, 10 marzo 2011). Partecipazione all'incontro con la delegazione cinese del MOFCOM presso lo Studio Legale Chiomenti (Roma, 28 novembre 2011).
<b>Colombia</b>	(2008) - Partecipazione all'incontro (Roma, 21-02-2008) con il Vice Ministro del Trasporto della Colombia e con il Direttore Generale di INVIAS finalizzato alla presentazione istituzionale di importanti progetti infrastrutturali in Colombia.	Avvio delle attività di monitoraggio del mercato colombiano e di quelle di tipo promozionale, finalizzate alla partecipazione alle gare d'interesse.
<b>Corridoio VIII</b>	(2007) - Contratto di Assistenza tecnica con il Segretariato di Bari; Incontri e missioni varie  (2008) - Partecipazione al Gruppo di Lavoro "Motorway Working Group" (Albania, Bulgaria, Macedonia e Italia); Partecipazione alla fiera del Levante tenutasi in Albania.  (2009) - Partecipazione a convegni afferenti il Corridoio plurimodale di transito n. VIII.	

PAESE	Attività svolte tra il 2007 ed il 2010	Attività svolte nel 2011
<b>Cina</b>	<p>(2007) - 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).</p> <p>(2008) - Negoziazioni preliminari tra le parti svoltesi con difficoltà. Proposta iniziale cinese ritenuta da ANAS, e dal proprio partner italiano Socotherm, non accettabile.</p>	<p>Partecipazione al Seminario Internazionale "L'Identità della Cina Contemporanea. Economia e Globalizzazione", organizzato dalla Fondazione "Italianieuropei" (Roma, 10 marzo 2011). Partecipazione all'incontro con la delegazione cinese del MOFCOM presso lo Studio Legale Chiomenti (Roma, 28 novembre 2011).</p>
<b>Colombia</b>	<p>Colombia: (2008) - Partecipazione all'incontro (Roma, 21-02-2008) con il Vice Ministro del Trasporto della Colombia e con il Direttore Generale di NVIAS finalizzato alla presentazione istituzionale di importanti progetti infrastrutturali in Colombia.</p>	<p>Avvio delle attività di monitoraggio del mercato colombiano e di quelle di tipo promozionale, finalizzate alla partecipazione alle gare d'interesse.</p>
<b>Corridoio VIII</b>	<p>(2007) - Contratto di Assistenza tecnica con il Segretariato di Bari; Incontri e missioni varie</p> <p>(2008) - Partecipazione al Gruppo di Lavoro "Motorway Working Group" (Albania, Bulgaria, Macedonia e Italia); Partecipazione alla fiera del Levante tenutasi in Albania.</p> <p>(2009) - Partecipazione a convegni afferenti il Corridoio plurimodale di transito n. VIII.</p>	
<b>Georgia</b>		<p>Partecipazione al Business Forum con il Primo Ministro della Georgia Nika Gilauri, organizzata da Unindustria (Unione degli Industriali e delle Imprese di Roma, Frosinone, Rieti, Viterbo) in collaborazione con l'Ambasciata della Georgia a Roma e l'Ambasciata d'Italia a Tblisi (Roma, 18 aprile 2011).</p>
<b>Ghana</b>		<p>Partecipazione all'evento "Ghana Country Presentation" organizzato dal Ministero degli Affari Esteri, Direzione Generale per la Mondializzazione e le Questioni Globali (Roma, 17 maggio 2011).</p>
<b>Giappone</b>	<p>(2007) - Accordo di cooperazione con gestore autostradale giapponese; Incontri tecnici di collaborazione su temi di attività nell'ambito della protezione civile.</p>	<p>Incontro con la delegazione della Express Highway Foundation of Japan (Roma, 13 luglio 2011).</p>
<b>Honduras</b>	<p>(2007) - 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.</p> <p>(2008) - Non è stato possibile attivare la cooperazione tecnologica richiesta, per problemi interni di carattere politico sorti nell'ambito dell'Honduras.</p>	
<b>India</b>	<p>(2007) - 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 per l'identificazione di n.5 programmi di cooperazione di ANAS nei confronti di NHAI. 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.</p> <p>(2008) - Ricerca - sia in ambito italiano che indiano - delle risorse finanziarie occorrenti per lo svolgimento dei n.5 programmi di cooperazione ANAS-NHAI precedentemente identificati e conseguente/eventuale definizione delle modalità di attuazione/assegnazione.</p> <p>(2009) - In data 05-10-2009 è scaduto l'Accordo di Cooperazione ANAS-NHAI (Autorità Autostradale Indiana).</p>	<p>Incontro con la delegazione dello Stato di Maharashtra e della Municipalità di Mumbai, con visita al Centro Sperimentale Stradale ANAS di Cesano ed alla Sala Operativa Nazionale ANAS di Fiumicino (Roma, 5 ottobre 2011).</p>
<b>Iraq</b>	<p>(2007) - 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.</p> <p>(2008) - Completamento dello Studio Trasportistico Multimo dal e del Sud Iraq e, con esso, di tutte le attività del CIITI commissionate dal MAE</p> <p>(2009) - 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).</p>	<p>Incontro con la delegazione ad alto livello del Governo Regionale del Kurdistan Iracheno, al seguito del Presidente del Kurdistan Regional Government (KRG) Massoud Barzani (Sede ANCE-Roma, 24 febbraio 2011)</p>
<b>Kenya</b>		<p>Esame e monitoraggio del mercato kenota d'interesse (quello facente parte della sfera d'azione del Ministry of Roads, della Kenya National Highway Authority, del Kenya Roads Board) ed avvio delle attività finalizzate alla partecipazione alle gare.</p>

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

PAESE	Attività svolte tra il 2007 ed il 2010	Attività svolte nel 2011
<b>Libia</b>	(2010) - Nel mese di dicembre 2010, l'ANAS SpA si è aggiudicata, in qualità di capo fila del raggruppamento di imprese costituito con Progetti Europa&Global SpA e Italsocotec SpA, 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 (1.750km). Il contratto ha un valore di 125,5 milioni di Euro e una durata complessiva prevista pari a 72 mesi.	Espletate le attività iniziali relative al Contratto di "Servizi di Project Management Consulting per la Realizzazione dell'Autostrada Ras Ejdyer-Emssad" di 1.750 km di lunghezza; attività successivamente/temporaneamente sospese in conseguenza della grave crisi politica libica nell'anno 2011.
<b>Macedonia</b>	(2007) - Accordo (bozza finale) tra ANAS e Fund for National and Regional Roads macedone.  (2008)-Attività preliminari per partecipazione a gare internazionali per la concessione di autostrade a pedaggio.	
<b>Marocco</b>	(2008) - Prequalificazione con altre società di ingegneria per la supervisione di tratte autostradali in Marocco e partecipazione alle successive gare.	Partecipazione alla presentazione della nuova "Associazione di Amicizia e Cooperazione Italia- Marocco" promossa da ISIAMED (Istituto Italiano per l'Asia e il Mediterraneo) in concerto con l'Ambasciata del Regno del Marocco in Italia (Sala delle Colonne presso la Camera dei Deputati-Roma, 4 maggio 2011).
<b>Moldavia</b>	(2008) -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.	
<b>Pakistan</b>	(2007) - Gruppo di lavoro congiunto Italia Pakistan sul tema Energia-Infrastrutture.	
<b>Panama</b>	(2007) - Partecipazione a convegni ed attività correlata tecnico-amministrative per l'ampliamento del canale di Panama e l'acquisizione di commesse nel settore stradale ed autostradale.	
<b>Polonia</b>	(2008) - Missione in Polonia per approfondimento offerte del mercato immobiliare ed infrastrutturale	
<b>Qatar</b>		Partecipazione alle seguenti gare della ASHGHAL ( <i>Public Works Authority</i> ): " <i>Consultancy Services for Survey Services for Pavement Condition and Right of Way Asset Inventory Data Collection including Provisions of necessary Software Solutions, Training and post implementation Support Services</i> "; e " <i>Quality Control/Quality Assurance Pavement Consultancy Services</i> ".
<b>Russia</b>	(2007) - Partecipazione al foro di dialogo italo-russo in occasione del vertice bilaterale dei Capi di Stato e di Governo italiano e russo.  (2008) - 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.	Attività promozionali indirizzate ad AVTODOR "Russian Highways". Incontro a Roma con una Delegazione AVTODOR, in data 27 luglio 2011. Partecipazione di ANAS alla Tavola Rotonda "Transport Week 2011" svoltasi a Mosca nel mese di Novembre 2011.
<b>Serbia</b>	(2007) - 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.	
<b>Sud Africa</b>	(2007) - 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 istituzionali del Sud Africa d'interesse specifico ANAS.  (2008) - 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.	
<b>Ucraina</b>	(2008) - Incontro c/o ICE del gruppo misto sul tema "Campionato Europeo di calcio 2012 - opportunità di business".	



PAESE	Attività svolte tra il 2007 ed il 2010	Attività svolte nel 2011
<b>Unione Europea</b>	(2007) - Contratto relativo al Progetto "Pre-Emergency" (Ambito di Protezione Civile)	
<b>Venezuela</b>	<p>(2007) - Accordo relativo a "PuertoBolivar"; Proposta tecnica relativa all'autostrada Caracas-LaGuaira; Partecipazione a riunioni per la proposta relativa al Programma Integrato Trasporti Metropolitan.</p> <p>(2008) - Attività relativa alla proposta di assistenza tecnica tra ANAS e ALCADIA e formalizzazione definitiva del contratto relativo al progetto "Caracas Insorgente Bicentenaria - 2011".</p> <p>(2009) - Attività volte all'attivazione del contratto relativo al progetto "Caracas Insorgente Bicentenaria - 2011" con nuovi interlocutori istituzionali (DC e MOVPI), che hanno sostituito l'ALCALDIA.</p> <p>(2010) - 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 SpA e la Alcaldía Metropolitana de Caracas, riguardante il "Sistema Vial de Caracas".</p>	Tuttora in corso importanti trattative con il nuovo ministero competente "Ministerio del Poder Popular para Transporte Terrestre" al fine di addivenire alla stipula di un nuovo contratto di servizi di consulenza per il mantenimento e la riabilitazione del sistema viario nazionale.
<b>Vietnam</b>	<p>(2007) - Sottoscrizione a Hanoi in data 8 ottobre 2007 del Memorandum di Intenti sul Programma di Cooperazione 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).</p> <p>(2008) - Ricerca - senza esito favorevole - delle risorse finanziarie occorrenti per l'attivazione della cooperazione ANAS-VRA.</p> <p>(2009) - 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)</p>	

## 1.2.4 Le attività ispettive: l'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali

L'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali - IVCA ha il compito di assicurare il rispetto formale e sostanziale degli obblighi contrattuali assunti dai Concessionari autostradali, gestendo le attività di Alta Sorveglianza e di verifica ispettiva, fornendo un adeguato livello di informazione al Governo e al Parlamento sulle concessioni autostradali, nel rispetto delle condizioni contrattuali, della normativa vigente e secondo le linee di indirizzo stabilite dal Ministero delle Infrastrutture.

GRI/G3.1>  
2.3

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;

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

- 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 2011, l'IVCA ha effettuato 1.427 sopralluoghi ispettivi (1.240 nel 2010), 1.030 visite di controllo (846 nel 2010) e 397 visite di ottemperanza (394 nel 2010).

A seguito di tali sopralluoghi ispettivi sono state rilevate 5.692 "non conformità" dello stato gestionale e manutentivo della rete autostradale. Di queste, 5.053 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.

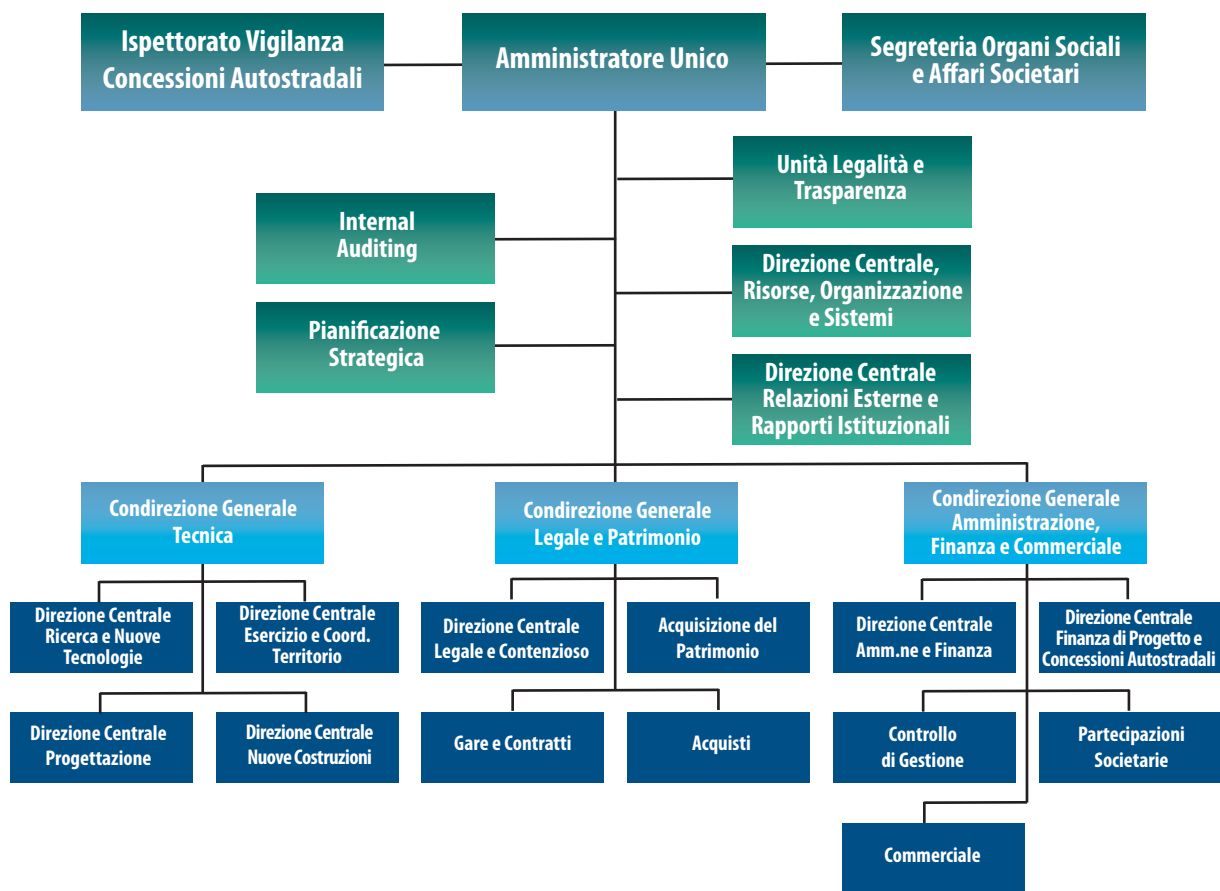
## 1.3 La struttura societaria e l'organigramma

### 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:

- Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali;
- Direzione Centrale Risorse, Organizzazione e Sistemi;

- Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali;
- Segreteria Organi Sociali e Affari Societari;
- 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.).

Il D.L. n. 98 del 6 luglio 2011, convertito in Legge n. 111 del 15 luglio 2011, all'art. 36 Disposizioni in materia di riordino dell'ANAS S.p.A. ha ridefinito il quadro delle funzioni e delle competenze in materia di gestione delle strade e delle autostrade di interesse nazionale. La suddetta Legge, successivamente modificata ed integrata, prevede che a partire dal 30 Settembre 2012 l'Agenzia per le Infrastrutture Stradali ed Autostradali dovrà subentrare ad ANAS S.p.A. nelle attività di ente concedente.

In caso di mancata adozione, entro il predetto termine, dello Statuto e del D.P.C.M. di cui all'art. 36, comma 5, l'Agenzia è soppressa e le attività e i compiti già attribuiti alla medesima sono trasferiti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a decorrere dal 1 Ottobre 2012.

## 1.3.2 L'identità, la missione e la strategia

### La missione

GRI\G3.1>  
4.8

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.

## 1.4 La corporate governance

### 1.4.1 Il sistema di corporate governance

ANAS presenta una struttura di governo di tipo tradizionale, articolata in Assemblea dei Soci, Organo di Amministrazione e Collegio Sindacale.

GRI/G3.1>  
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'Unità Legalità e Trasparenza, l'Organismo di Vigilanza ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001 e il Magistrato delegato della Corte dei Conti.

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, gli organi sociali sono eletti dall'Assemblea degli azionisti previo concerto tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Di seguito la tabella riepilogativa degli organi e delle cariche sociali del 2011:

GRI/G3.1>  
LA13

<b>Organi Sociali e di Controllo 2011</b>	
<b>Amministratore Unico:</b>	Dott. Pietro Ciucci *
<b>Direttore Generale:</b>	Dott. Pietro Ciucci
<b>Condirettori generali:</b>	Dott. Leopoldo Luigi Conforti Ing. Gavino Coratza Dott. Stefano Granati
<b>Dirigente Preposto:</b>	Dott. Giancarlo Piciarelli
<b>Collegio Sindacale **:</b>	
Presidente	Dott.ssa Alessandra dal Verme
Sindaci effettivi	Dott. Antonio Iorio Prof. Gianfranco Zanda
Sindaci supplenti	Dott. Antonio Ionta Dott. Luigi D'Attoma
<b>Corte dei Conti:</b>	
Magistrato delegato al controllo	Dott. Michele Grasso
Sostituto delegato al controllo	Dott.ssa Oriana Calabresi
<b>Società di Revisione:</b>	Reconta Ernst & Young S.p.A.

(\* ) Nominato con Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 4 agosto 2011, ai sensi dell'art.36, comma8, del Decreto-Legge 6 luglio 2011 n.98, convertito con modificazioni dalla Legge 15 luglio 2011 n.111. Al Dott. Pietro Ciucci, con decorrenza dalla data del suddetto Decreto, sono stati conferiti i più ampi poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione.

A decorrere dalla data del medesimo provvedimento il Consiglio di Amministrazione in carica per gli esercizi 2009-2010-2011, composto dal Dott. Pietro Ciucci (Presidente) e dai Consiglieri Arch. Giuseppe Cerutti, Dott. Claudio Andrea Gemme, Avv. Giuseppe Spampinato, è decaduto. Il Consigliere Arch. Bortolo Mainardi si è invece dimesso dalla carica in data 8 luglio 2011.

(\*\*) Nominato dall'Assemblea nel mese di giugno 2010.

## 1.4.2 L'Assemblea dei Soci

All'Assemblea dei soci sono attribuiti i poteri di:

- approvare il Bilancio;
- nominare gli amministratori ed il Presidente del 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.

GRING3.1>  
4.4

## 1.4.3 Il Consiglio di Amministrazione

Ai sensi dello statuto, 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.

GRING3.1>  
4.6, 4.7,  
4.9, 4.10

Tutti gli Amministratori sono rieleggibili a norma dell'art. 2383 del Codice Civile.

Il Consiglio di Amministrazione, oltre ai poteri spettanti per Legge, fatte 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.



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

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.

GRI\G3.1>  
2.9

Il Consiglio di Amministrazione di ANAS a far data dal 4 agosto 2011 è decaduto per effetto dell'art. 36, comma 8, del Decreto Legge 6 luglio 2011 n. 98, convertito con modificazioni dalla Legge 15 luglio 2011 n. 111 e ad esso è subentrato l'Amministratore Unico, nominato in pari data con Decreto del Ministro dell'Economia di concerto con il Ministro delle Infrastrutture. I compensi, comprensivi di diarie, spettanti agli amministratori per l'esercizio 2011 (ivi compresi gli emolumenti spettanti all' Amministratore Unico) sono stati complessivamente pari a €/migliaia 164.

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 2011 (nel periodo dal 1° gennaio al 4 agosto) vi sono state 7 riunioni.

## 1.4.4 Il Presidente – *Amministratore Unico*

38

GRI\G3.1>  
2,9, 4.2,  
4.7

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 dott. Pietro Ciucci, nominato Presidente del Consiglio di Amministrazione di ANAS S.p.A. per il triennio 2009-2011, è rimasto nella carica fino al 4 agosto 2011, essendo stato nominato, a decorrere dalla stessa data, Amministratore Unico della Società, con Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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.

Tale nomina è conseguente alla prevista istituzione, presso il Ministero delle Infrastrutture, dell'Agenzia per le Infrastrutture Stradali e Autostradali avente il compito principale - in qualità di nuovo soggetto concedente ed aggiudicatore - di programmazione della costruzione di nuove strade statali e di nuove autostrade, nonché di aggiudicazione delle concessioni autostradali e di vigilanza e controllo sull'attività dei concessionari. In tale contesto, all'Amministratore Unico è stato affidato il

compito di individuare le risorse umane, finanziarie e strumentali di ANAS S.p.A. che andranno a confluire nella costituenda Agenzia.

Inoltre l'Amministratore Unico provvede, nel periodo transitorio del proprio mandato, alla riorganizzazione delle residue risorse di ANAS S.p.A., alla predisposizione del nuovo statuto sociale che dovrà prevedere i requisiti necessari per stabilire forme di controllo analogo del Ministero dell'Economia e del Ministero delle Infrastrutture su ANAS S.p.A., al fine di assicurare la funzione di organo in house dell'amministrazione, nonché alla predisposizione - congiuntamente con il Ministero delle Infrastrutture - dello schema di convenzione da stipularsi con la costituenda Agenzia.

L'Amministratore Unico, al quale sono stati conferiti i più ampi poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, ha ritenuto opportuno e doveroso autoregolamentare lo svolgimento delle attività da espletare nell'esecuzione del proprio mandato, attraverso atti procedurali che assicurano il miglior svolgimento dell'attività stessa, in un'ottica di efficacia, efficienza e trasparenza. In particolare, per quanto attiene l'amministrazione straordinaria, ai fini di una continuità rispetto alla gestione precedente, sono ricomprese tutte le competenze che l'art. 18.2 del vigente statuto sociale attribuisce all'Organo collegiale di Amministrazione. In merito a tali materie, le relative determinazioni vengono assunte dall'Amministratore Unico sulla base di relazioni istruttorie predisposte - in analogia con le procedure precedentemente adottate per le deliberazioni del Consiglio di Amministrazione - dalle strutture competenti e debitamente sottoscritte dai relativi Responsabili. L'Amministratore Unico provvede altresì, ai sensi dell'art. 2381 comma 5 c.c. e dell'art. 16.3 lett. b) del vigente Statuto, agli obblighi informativi nei confronti del Collegio Sindacale nonché del Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo, mediante relazioni periodiche e appositi incontri convocati di volta in volta con riguardo al generale andamento della gestione e alla sua prevedibile evoluzione, nonché alle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società o dalle società controllate.

L'Amministratore Unico ricopre anche il ruolo di Direttore Generale.

Nel 2011 l'Amministratore Unico dott. 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:

- vigilare sull'osservanza della legge e dello statuto sociale;
- vigilare sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- 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 spettante ai Sindaci per l'anno 2011 è stato complessivamente pari a €/migliaia 148.

## 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 Compartimento che a loro volta possono conferire sub procure al Responsabile dell'Area Amministrativa ed ai Responsabili delle Aree Tecniche Esercizio e Progettazione e Nuove Costruzioni. I poteri riconosciuti alle diverse figure professionali sono omogenei su tutto il territorio.

## 1.4.7 L'Unità Internal Auditing

L'Unità Internal Auditing (UIA) assicura 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.

L'UIA - in linea con le previsioni normative (Legge n.69/09) - riferisce all'organo amministrativo (Consiglio di Amministrazione/Amministratore Unico) 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.

Nel corso del 2011 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 rischio dei processi e sub-processi dell'ANAS ed approvato dal Consiglio di Amministrazione. Accanto alle attività programmate in sede di Piano sono stati svolti anche audit "extra-piano" - che hanno impegnato in modo non trascurabile l'Unità - attivati a seguito di richieste "spot" da parte di altre strutture interne o di segnalazioni ed esposti.

In linea con la citata procedura "Gestione delle attività di audit", le relazioni dell'UIA si concludono con l'emissione di raccomandazioni/suggerimenti rivolti 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, successivamente all'emissione del report di audit.

Sul piano quantitativo, gli audit eseguiti hanno riguardato - seppure con diversa intensità - 11 dei 21 processi in cui è stata suddivisa l'attività dell'ANAS, con una significativa prevalenza, in linea con gli esercizi precedenti, del processo "core" "Esecuzione e monitoraggio lavori" ed hanno interessato ben 16 Compartimenti (includendo l'Ufficio Speciale per la SA-RC e la Direzione Regionale per la Sicilia), in linea con l'obiettivo dell'UIA di garantire una costante e capillare presenza sul territorio.

Nel 2011 si registra un numero complessivo di 44 audit effettuati dall'Unità Internal Auditing. Si riporta inoltre che, ad esito delle verifiche effettuate dall'Unità nel corso dell'anno, il numero registrato di violazioni del Codice Etico che hanno comportato l'adozione di provvedimenti disciplinari di dipendenti è stato pari ad uno ed ha riguardato sette dipendenti.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Di seguito una sintesi delle principali attività che hanno caratterizzato l'anno 2011:

- ricognizione delle problematiche più ricorrenti rilevate dal Servizio Verifiche Materiali e Forniture (SVM) che, attraverso i numerosi audit svolti presso i cantieri ha messo a disposizione del Vertice aziendale ed in particolare della Condirezione Generale Tecnica la massa di informazioni acquisite al fine di dare un contributo al miglioramento delle lavorazioni e dei molteplici controlli sui materiali e sulle forniture; con la sua attività inoltre SVM svolge una funzione di prevenzione nei confronti del reato di frode nelle pubbliche forniture, accertando 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.);
- effettuazione di monitoraggi richiesti dall'Organismo di Vigilanza di ANAS, finalizzati a verificare l'effettiva applicazione del Modello Organizzativo 231, volto - come noto - a prevenire i rischi di commissione dei reati previsti dal Decreto;
- verifiche a supporto del Dirigente Preposto ANAS che - nell'esercizio 2011 - hanno riguardato il processo di valutazione del rischio dei singoli contenziosi;
- attività svolte nell'interesse della controllata Quadrilatero Marche Umbria S.p.A. con la quale è in vigore un contratto di service;
- attività di forensic auditing a seguito di segnalazioni ed esposti purché contenenti riferimenti rilevanti e circostanziati; a riguardo l'UIA si è dotata di regole interne finalizzate a disciplinare in modo puntuale le attività, i flussi informativi e documentali connessi a tali segnalazioni, oltre che a razionalizzarne la gestione;
- analisi, nell'ambito di un apposito Gruppo di Lavoro, delle emanande procedure aziendali con specifico riferimento alla presenza dei necessari meccanismi di controllo;
- costante contributo assicurato al "Gruppo di Lavoro 231" che fornisce supporto all'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/01 per lo svolgimento delle attività di competenza.

Ad esito delle attività complessivamente svolte nell'anno in esame sono state individuate alcune aree di miglioramento del sistema di controllo interno a fronte delle quali sono state implementate specifiche azioni correttive volte all'ulteriore rafforzamento dei presidi del sistema stesso. L'UIA (in conformità agli Standard Internazionali ed alle Guide Interpretative per la Pratica Professionale dell'Internal Auditing emessi dall'*Institute of Internal Auditors*) sovrintende all'attivazione delle suindicate azioni da parte delle competenti Unità Organizzative che, a fronte delle carenze rilevate, hanno fornito riscontri positivi, impegnandosi a rimuoverle.

Infine, con riguardo al tema della Control Governance l'Unità Internal Auditing, ha continuato ad intrattenere 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.

### 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 l'Amministratore Unico;
- predispone, per l'attività di sua 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.

Le attività più strettamente connesse alla *mission* del Dirigente Preposto sono quelle rivolte al monitoraggio della *compliance* del sistema di controllo interno amministrativo-contabile, ai requisiti previsti dalla L.262/05. Tali attività sono di tipo ciclico e vengono svolte in ciascun esercizio in base alle seguenti fasi operative, attraverso le quali si perviene al rilascio dell'attestazione sopra citata:

Fase 1 - Aggiornamento del perimetro di intervento per l'individuazione delle società singolarmente rilevanti ai fini del Bilancio consolidato di gruppo e dei processi aziendali che alimentano i conti significativi del Bilancio di esercizio;

Fase 2 - Aggiornamento della mappatura dei processi significativi, riflessi in apposite matrici dei rischi e dei controlli, e valutazione dell'adeguatezza dei controlli interni sull'informativa contabile;



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Fase 3 - Svolgimento delle verifiche di operatività dei controlli chiave sull'informativa contabile;  
Fase 4 - Valutazione delle carenze rilevate e sviluppo/aggiornamento dei piani di *remediation*, che vedono particolarmente coinvolti gli *owner* di processo circa le azioni correttive da porre in essere.

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. Tale incarico, con la determina dell'Amministratore Unico del 31/05/2012, è stato prorogato anche per il 2012.

## 1.4.9 Il Codice Etico

GRI\G3.1>  
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 sulle 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 - 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

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.

GRI/G3.1>  
S02, S04

ANAS si è dotata di un Modello di Organizzazione, Gestionale e Controllo che, costituisce un complesso di regole, strumenti e condotte ragionevolmente idoneo a prevenire eventuali condotte penalmente rilevanti poste in essere attraverso soggetti "apicali" o sottoposti alla loro direzione/vigilanza.

Tale Modello si compone di una Parte Generale e di distinte Parti Speciali concernenti diverse tipologie di reato previste dal Decreto.

L'Organismo di Vigilanza di ANAS (di seguito "OdV") ha il compito di vigilare sul rispetto, l'adeguatezza e l'aggiornamento del Modello per la prevenzione dei reati adottato in ossequio alle previsioni del predetto decreto, nonché sull'osservanza dei principi enunciati nel Codice Etico.

In particolare, l'OdV svolge le seguenti attività:

- a) vigila sull'osservanza del Modello, potendosi avvalere del supporto funzionale dell'Internal Auditing aziendale e del Gruppo di Lavoro 231;
- b) verifica l'effettiva capacità del Modello di prevenire la commissione dei reati previsti dal D.Lgs. n. 231/01 e s.m.i.;
- c) valuta e promuove aggiornamenti del Modello, in relazione alle mutate condizioni aziendali e/o ad eventuali modifiche normative;
- d) presidia le attività di comunicazione e formazione al fine di diffondere e verificare la conoscenza dei contenuti e dei principi del Modello e del Codice Etico;
- e) informa il vertice aziendale in merito alle attività svolte, attraverso relazioni periodiche.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

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", dirigenti apicali appositamente individuati per agevolare i flussi informativi verso l'Organismo di Vigilanza e segnalare eventuali situazioni di esposizione ai "rischi-reato".

Nell'anno 2011, l'Organismo di Vigilanza ha posto in essere, in continuità con gli esercizi precedenti, una serie di iniziative finalizzate all'aggiornamento/adequamento del Modello ed al suo efficace monitoraggio.

In merito all'aggiornamento del Modello si evidenzia che l'Organismo di Vigilanza ha completato nell'anno in rassegna la revisione della Parte Speciale C del Modello relativa ai reati ex art. 27 septies del Decreto, in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro. La revisione tiene conto del mutato assetto organizzativo della Società e recepisce quanto previsto dal Modello Organizzativo e Gestionale (MOG) elaborato ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 81/08, le cui procedure dal dicembre 2011 rientrano nell'ambito del Sistema di Gestione della Qualità della Direzione Centrale Risorse, Organizzazione e Sistemi ai sensi della norma UNI EN ISO 9001:2008. La versione aggiornata della Parte Speciale C del Modello è stata approvata dall'Amministratore Unico nel marzo del 2012.

Con riguardo alla recente introduzione dei reati ambientali nel novero dei "reati-presupposto" della responsabilità amministrativa degli Enti (art. 25 undecies del D.Lgs. 231/01), l'Organismo di Vigilanza ha avviato le attività finalizzate all'adequamento del Modello, anche in relazione al progetto di implementazione di un Sistema di Gestione Ambientale, avviato ad ottobre 2011 dalla Direzione Centrale Risorse Organizzazione e Sistemi e dalla Direzione Centrale Amministrazione e Finanza. Si prevede la conclusione del Progetto tra la fine del 2012 ed il primo trimestre 2013.

Sempre in materia di aggiornamento del Modello sono state emanate/revisionate numerose procedure aziendali volte a presidiare alcune aree societarie "sensibili" al rischio-reato 231, procedure che costituiscono parte integrante del Modello stesso. In merito si precisa che l'OdV, attraverso il Gruppo di Lavoro 231, valuta l'adeguatezza delle nuove procedure con riguardo ai presidi posti per prevenire con ragionevole certezza la commissione dei reati 231.

In tale contesto nell'esercizio 2011 sono state elaborate/aggiornate n. 52 procedure riguardanti, in particolare, le seguenti aree:

- Gestione del personale
- Sistemi Informativi
- Contenzioso
- Attività Commerciali



- Contabilità e Bilancio
- Catasto Strade
- Manutenzione Beni immobili e nuove costruzioni
- Esercizio
- Progettazione
- Nuove Costruzioni
- Valutazione fornitori

Con riguardo al rafforzamento dei presidi di controllo relativi alle aree sensibili, si segnala inoltre che sul finire dell'anno, l'Amministratore Unico, su impulso dell'OdV, ha emesso una Circolare sul tema dei rapporti con la P.A. volta a dare ulteriore attuazione ai protocolli descritti nella Parte Speciale A "Reati nei confronti della P.A." del Modello 231. La circolare, elaborata anche sulla base di un'attività di benchmarking con alcune importanti società quotate e non quotate, è stata inviata ai "Referenti 231" e prevede la compilazione di un Report Quadrimestrale che consente di censire i rapporti in esame.

Passando alle attività di vigilanza e monitoraggio sull'attuazione e rispetto del Modello Organizzativo, si rileva che, su richiesta dell'OdV, è stato eseguito dall'Unità Internal Auditing un audit (cd. "monitoraggio 231") sull'adeguatezza dei presidi organizzativi atti a prevenire la commissione dei c.d. reati informatici ex art. 24 bis del D.Lgs. 231/01. Ad esito del monitoraggio sono state individuate alcune contromisure, prevalentemente organizzative, da adottare per la ragionevole prevenzione dei reati in esame, fornendo i relativi suggerimenti alle strutture aziendali competenti.

In merito all'attività di formazione - strumento imprescindibile per la diffusione dei principi del D.Lgs. 231/01 e per un'efficace implementazione del Modello - nel 2011 è proseguita l'erogazione del corso on line (con modalità E-learning) "Il D.Lgs. 231/01: quadro normativo e modello di organizzazione, gestione e controllo adottato da ANAS S.p.A.", svolta con il supporto e coordinamento del Centro per l'Alta Formazione della Direzione Centrale Risorse Organizzazione e Sistemi e della Vice-Direzione Sistemi Informativi e Impianti. L'attività formativa si è conclusa nei primi mesi dell'anno in esame, con l'erogazione delle 26 edizioni programmate al personale ANAS appartenente alle categorie dei dirigenti e dei quadri. In tale periodo sono state erogate le edizioni di recupero per coloro che, per motivi vari, hanno chiesto di posticipare il periodo di fruizione; ciò tenendo anche conto della novità che ha rappresentato l'introduzione della metodologia e-learning, in un contesto complesso e articolato come ANAS. Al 31 dicembre 2011, a conclusione dell'attività formativa, 1.271 dipendenti hanno completato il corso, superando entrambi i test di verifica.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

L'analisi dei questionari di valutazione ha evidenziato un diffuso livello di gradimento sia delle modalità di erogazione, in termini di accessibilità, che dell'iniziativa formativa per l'eshaustività, la chiarezza dei contenuti proposti ed il livello di approfondimento delle tematiche trattate.

Si segnala infine che nell'anno 2011 l'OdV - ad esito di un audit svolto dall'Unità Internal Auditing - ha ricevuto informazioni in merito a comportamenti di alcuni dipendenti compartimentali non in linea con il Codice Etico ed il CCNL, a fronte dei quali la Società si è tempestivamente attivata per l'assunzione delle relative sanzioni disciplinari, con ciò confermando l'attenzione di ANAS al rispetto dei principi, norme e standard di comportamento stabiliti dal Codice Etico e dal Modello.

## 1.4.11 L'Unità Legalità e Trasparenza

Al suo quarto anno di attività, l'Unità Legalità e Trasparenza, Business Unit alle dirette dipendenze dell'Amministratore Unico, 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.

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.

A tale scopo, l'Unità Legalità e Trasparenza ha messo in piedi nel corso degli anni una Banca Dati (CE.ANT) che accoglie i dati dei soggetti esecutori dei lavori (persone fisiche e giuridiche) ed in particolare fornisce un'indicazione di quei soggetti che sono stati colpiti da procedimenti interdittivi antimafia. Tale "anagrafe" è stata costituita internamente e messa a punto nel corso degli ultimi anni, e, ad oggi rappresenta uno strumento a sostegno del Gruppo Interforze e delle Forze di Polizia impegnate in operazioni antimafia, permettendo un controllo più rigoroso dei dati relativi alla filiera degli operatori.

Nel 2011 la CE.ANT è stata testata operativamente dalla stessa unità ed i risultati di tali test ne hanno dimostrato la piena efficacia. Nel corso dello stesso anno la banca dati è stata sia implementata sia aggiornata con i dati delle entità oggetto di provvedimenti interdittivi antimafia. In tal modo ANAS è diventata la prima Stazione Appaltante d'Italia a possedere una anagrafe completa dei soggetti colpiti da tali provvedimenti. I soggetti che subiscono provvedimenti di interdizione sono estromessi dal ciclo di produzione delle opere, sia in fase di "pre-qualifica" sia nella fase di esecuzione contrattuale.

Per meglio aderire alla delibera n.58/2011 del CIPE, è in corso di definizione un "aggiornamento evolutivo" di CE.ANT., al fine di rendere le sue funzionalità maggiormente rispondenti alle "linee guida

per i controlli antimafia” emanate dal Comitato di Coordinamento per l’Alta Sorveglianza sulle Grandi Opere (CCASGO): ciò prevede in particolare l’individuazione di un “Referente di cantiere” a cura dell’appaltatore che opera nell’area di cantiere, che trasmette alla Prefettura, alle Forze di polizia ed alla direzione dei lavori, l’elenco delle attività (il “Settimanale di cantiere”) previste per la settimana successiva. Tale comunicazione, contenente informazioni sulla ditta che esegue i lavori, sui mezzi utilizzati, nonché sui nominativi dei dipendenti e delle persone con permesso di accesso al cantiere, rappresenta un ulteriore strumento di contrasto delle infiltrazioni mafiose.

Nel secondo semestre del 2011 è stata inoltre affrontata la problematica relativa ad una più puntuale disciplina dell’applicazione della penale del 10% nei confronti delle ditte colpite da interdittive antimafia, proponendo di far gestire ad ANAS le somme in tal modo escusse.

Nel 2011 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) inserimento nei bandi di gara e nei capitolati speciali d’appalto di riferimenti ai protocolli di legalità.

Fino al 31 dicembre 2011 l’ANAS, in stretto raccordo con le Prefetture, i Contraenti Generali gli appaltatori ordinari nonché alcune concessionarie autostradali (Autostrade Centro Padane S.p.A., SITAF S.p.A., Autocamionale della CISA S.p.A. e S.A.T. S.p.A.), ha sottoscritto, anche attraverso la partecipazione dei sindacati di categoria degli edili per il monitoraggio dei flussi di manodopera, 38 Protocolli di Legalità sull’intero territorio Nazionale. Inoltre, sono state definite le procedure per la sottoscrizione di ulteriori 2 Protocolli a valenza regionale (Lazio e Abruzzo), 5 Protocolli di Legalità per singola opera (S.S.640 ag/CL, Cosenza, Palermo, Catania, e Savona) e 2 Protocolli di Legalità con Società Concessionarie (SITAF S.p.A. e Autocamionale della CISA S.p.A.).

Continuando l’attività intrapresa negli anni precedenti, inoltre, l’Unità Legalità e Trasparenza ha partecipato attivamente alla politica di prevenzione delle infiltrazioni mafiose, anche attraverso la organizzazione, di concerto con il Centro per l’Alta Formazione ANAS, di n. 4 workshop formativi per le forze di Polizia svoltisi a Milano, Venezia, Palermo e Reggio Calabria. I corsi di formazione hanno interessato circa 80 operatori di Polizia (P.S., G.d.F., C.C.), hanno avuto lo scopo di illustrare il ruolo dell’ANAS nel contrasto all’infiltrazione criminale nei lavori, di offrire una completa trattazione sulla normativa di riferimento in materia di lavori pubblici nonché gli strumenti di conoscenza tecnica di base volti all’effettuazione di mirati controlli sui cantieri.

L’Unità Legalità e Trasparenza ha anche partecipato ad audizioni presso il già citato CCASGO, che assevera la struttura ed il contenuto dei Protocolli di Legalità.



Infine l'Unità Legalità e Trasparenza ha partecipato fattivamente agli incontri del Global Compact Italia. Global Compact è un'iniziativa lanciata dalle Nazioni Unite nel 2000 e finalizzata a promuovere l'adesione delle imprese a dieci principi etici globali in tema di diritti umani, tutela dell'ambiente, diritti dei lavoratori e lotta alla corruzione. In particolare, negli incontri del 2011 è stata condivisa l'esigenza di sensibilizzare il Ministero degli Interni al fine di poter disporre di informazioni (visure CERVED e certificati antimafia) per poter affinare i procedimenti interni alle aziende per la selezione, anche etica, dei fornitori e la verifica dei clienti.

## 1.4.12 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, agli incontri promossi dall'Amministratore Unico, nonché alle sedute 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.

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.



# Capitolo 2

## LA RESPONSABILITÀ ECONOMICA





## 2.1 La Responsabilità Economica

Nel compimento delle proprie attività istituzionali, ANAS è impegnata nella produzione di ritorni economici diretti a vantaggio di un'ampia classe di *stakeholder*. Accanto alla necessità di garantire un ritorno per gli investitori, i finanziatori e la Pubblica Amministrazione, si affianca la necessità di distribuire ricchezza al personale impiegato apportando un significativo contributo all'occupazione del paese, nonché di garantire la funzionalità del sistema nazionale di strade ed autostrade privilegiando la qualità del servizio svolto. I precedenti aspetti sono stati inoltre perseguiti in un'ottica di progressivo risanamento economico e finanziario che ha caratterizzato la società negli ultimi anni, in un contesto normativo che ha previsto tra l'altro la progressiva riduzione del corrispettivo di servizio riconosciuto dallo Stato per le attività di gestione della rete nazionale di strade ed autostrade senza pedaggio ed importanti cambiamenti di assetto nel settore.

Tali tendenze hanno determinato negli ultimi anni una spinta alla razionalizzazione dei costi di funzionamento, pur tuttavia nella necessità di mantenere elevata la qualità delle relazioni con i vari portatori di interesse e di preservare la soddisfazione degli utenti finali.

I risultati dell'esercizio concluso rappresentano per ANAS la continuazione di un cammino volto alla soddisfazione degli utenti, senza pregiudicare il consolidamento dell'efficienza economica conseguita nello svolgimento dell'attività operativa ed il cruciale mantenimento dell'equilibrio finanziario tra le fonti finanziarie e gli impegni assunti per la realizzazione ed il mantenimento delle infrastrutture viarie del paese.

Il 2011 registra un risultato d'esercizio positivo, pari a 8.203 €/migliaia, in lieve diminuzione rispetto al 2010 (10.150 €/migliaia). Tale decremento è essenzialmente imputabile a fattori inerenti la gestione straordinaria, che registra un saldo negativo per 11.359 €/migliaia, a fronte di un saldo positivo riferito all'esercizio precedente pari a 1.391 €/migliaia; lo scostamento è riconducibile ai seguenti fattori: (i) minusvalenze da svalutazioni pari a complessivi 14.674 €/migliaia rilevate in applicazione della legge n.111/2011 e s.m.i. "Disposizioni in materia di riordino dell'ANAS", (ii) oneri di ristrutturazione aziendale pari a 6.971 €/migliaia in relazione alla pubblicazione del nuovo bando relativo all'Esodo volontario del personale dipendente.



# LA RESPONSABILITÀ ECONOMICA

La tabella 2.1 riepiloga i principali indicatori economici e finanziari del triennio 2009-2011 (di seguito "il triennio"):

Tabella 2.1 - Principali risultati economici ed indicatori							
		2011	2010	2009	Var. Assoluta Triennio	Var. % Triennio	Var. % Media Triennio
<b>Dati economici</b>	Differenza tra valore e costi della produzione	-49.699	-48.027	-105.760	56.061	-53%	-35%
	EBITDA	177.500	140.002	115.101	62.399	54%	34%
	Utile netto	8.203	10.151	5.320	2.883	54%	42%
<b>Dati patrimoniali</b>	Patrimonio netto	2.718.614	2.681.291	4.205.996	-1.487.382	-35%	-23%
<b>Principali indicatori</b>	R.O.I. - Return on Investment (%)	-0,14%	-0,15%	-0,35%	0,00	-59%	-40%
	R.O.E. - Return on Equity (%)	0,30%	0,38%	0,13%	0,00	> 100%	>100%
	R.O.D. - Return on Debts (%)	0,33%	0,4%	1,96%	-0,02	-83%	-60%
	(Passività a medio lungo termine + Patrimonio Netto) / Immobilizzazioni (%)	164,88%	185,03%	200,59%	-0,36	-18%	-12%
	Indice di indebitamento (%)	7,55%	7,98%	13,37%	-0,06	-44%	-30%
<b>Dati operativi</b>	Numero dei dipendenti	6.264	6.661	6.692	-428	-6%	-4%

Dai dati riepilogati nella Tabella 2.1 per il triennio si evince un lineare trend di crescita, in media pari ad un +34% annuo, dell'**EBITDA** (il margine al lordo degli ammortamenti e dei relativi utilizzi dei fondi in gestione) che da 115 €/milioni del 2009 è salito a 140 €/milioni nel 2010 e a 177,5 €/milioni nel 2011. Il **ROE**, indicatore sintetico che esprime la remunerazione del capitale di rischio, dopo esser salito da 0,13% a 0,38% nel 2010, si è attestato per il 2011 allo 0,30%, riflettendo la variazione del risultato di esercizio. La redditività del capitale investito, misurata mediante l'indicatore **ROI**, dopo aver registrato un trend positivo passando da -0,35% del 2009 a -0,15% del 2010, conferma il livello del precedente esercizio attestandosi nel 2011 a -0,14%.

## 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 a beneficio delle 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, remunerato sotto forma di accantonamenti a riserva e di utili non distribuiti;
- 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 2009-2011, 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.

# LA RESPONSABILITÀ ECONOMICA

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

importi in €						
VALORE AGGIUNTO GLOBALE	2011	2010	2009	Var. % 2009/2011	Var. % 2009/2010	Var. % 2010/2011
<b>A) Valore della produzione</b>	<b>1.656.066.291</b>	<b>1.592.961.838</b>	<b>1.332.984.727</b>	<b>24,24%</b>	<b>19,50%</b>	<b>3,96%</b>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	757.489.594	729.037.018	706.723.911	7,18%	3,16%	3,90%
Variazione dei lavori in corso su ordinaz.	10.738.062	12.192.779	9.509.091	12,92%	28,22%	-11,93%
Altri ricavi e proventi	780.459.574	737.528.790	505.650.157	54,35%	45,86%	5,82%
<i>Ricavi della produzione tipica</i>	<i>1.548.687.230</i>	<i>1.478.758.587</i>	<i>1.221.883.159</i>	<i>26,75%</i>	<i>21,02%</i>	<i>4,73%</i>
Ricavi per le produzioni atipiche	107.379.061	114.203.251	111.101.568	-3,35%	2,79%	-5,98%
<b>B) Costi intermedi della produzione</b>	<b>671.368.822</b>	<b>682.416.678</b>	<b>629.478.026</b>	<b>6,65%</b>	<b>8,41%</b>	<b>-1,62%</b>
Consumi di servizi, materie prime, sussidiarie e di consumo	12.776.555	12.807.388	11.864.258	7,69%	7,95%	-0,24%
Costi per servizi	494.745.224	490.658.846	466.198.213	6,12%	5,25%	0,83%
Costi per godimento beni di terzi	18.665.142	17.682.264	13.724.120	36,00%	28,84%	5,56%
Accantonamento per rischi ed oneri	139.147.227	117.299.666	127.402.186	9,22%	-7,93%	18,63%
Variazione delle rimanenze mat. prime, suss., di consumo e merci	-1.275.289	785.633	513.742	< -100%	52,92%	< -100%
Oneri diversi di gestione	7.309.963	43.182.881	9.775.507	-25,22%	> 100 %	-83,07%
<b>VALORE AGGIUNTO CARATTERISTICO LORDO</b>	<b>984.697.469</b>	<b>910.545.160</b>	<b>703.506.701</b>	<b>39,97%</b>	<b>29,43%</b>	<b>8,14%</b>
<b>C) Componenti Accessori e Straordinari</b>	<b>62.461.619</b>	<b>70.556.879</b>	<b>144.364.447</b>	<b>-56,73%</b>	<b>-51,13%</b>	<b>-11,47%</b>
+/- Saldo della gestione accessoria	73.821.056	69.166.210	136.065.279	-45,75%	-49,17%	6,73%
Ricavi accessori	73.566.982	69.161.787	136.059.380	-45,93%	-49,17%	6,37%
Costi accessori (Oneri/Proventi su cambi)	254.074	4.423	5.899	> 100%	-25,02%	>100%
+/- Saldo della gestione straordinaria	-11.359.437	1.390.669	8.299.168	< -100%	-83,24%	< -100%
Ricavi straordinari	28.167.699	53.119.611	38.773.384	-27,35%	37,00%	-46,97%
Costi straordinari	-39.527.136	-51.728.942	-30.474.216	29,71%	69,75%	-23,59%
<b>VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO</b>	<b>1.047.159.088</b>	<b>981.102.039</b>	<b>847.871.148</b>	<b>23,50%</b>	<b>15,71%</b>	<b>6,73%</b>
Ammortamenti e svalutazioni	648.566.995	565.603.702	425.861.840	52,30%	32,81%	14,67%
<b>VALORE AGGIUNTO GLOBALE NETTO</b>	<b>398.592.093</b>	<b>415.498.337</b>	<b>422.009.308</b>	<b>-5,5%</b>	<b>-1,5%</b>	<b>-4,1%</b>

GRI/G3.1>  
EC1

**Il Valore Aggiunto Globale Netto** generato e distribuito da ANAS registra un decremento medio nell'ultimo triennio di circa -3,7%, essendosi attestato nel 2011 a 398.592 €/migliaia come desumibile dalla precedente Tabella 2.2. Tale andamento è così scomponibile:

- a) nel biennio 2009-2010, il decremento del Valore Aggiunto Globale Netto, pari a 6.511 €/migliaia, era da ricondurre essenzialmente agli effetti apportati al valore aggiunto globale lordo dalla variazione del saldo della gestione accessoria (-66.899 €/migliaia) e dalla variazione del saldo della gestione straordinaria (-6.908 €/migliaia), effetti più che compensati da un sensibile aumento del valore aggiunto caratteristico lordo, che a sua volta aveva risentito degli effetti connessi ad un incremento del valore della produzione del 19,5% (per circa +259.977 €/migliaia), cui si era accompagnato un incremento percentualmente più contenuto (+8,4%) dei costi intermedi della produzione (per circa 53.939 €/migliaia).



- b) nel biennio 2010 - 2011, il Valore Aggiunto Globale Netto è sceso del 4,1% (pari a 16.906 €/migliaia) in conseguenza del significativo aumento della componente di costo legata agli ammortamenti e alle svalutazioni (cresciuta di 82.963 €/migliaia dal 2010 al 2011) e del già descritto andamento negativo della gestione straordinaria (pari a 11.359 €/migliaia nel 2011). Tali effetti hanno controbilanciato l'effetto della variazione del Valore Aggiunto Caratteristico Lordo, cresciuto, a seguito della già significativa crescita avuta nel 2010, di circa l'8% nel corso del 2011, essenzialmente in conseguenza dell'incremento di circa il 4% del Valore della Produzione.



S.S. 131 - Panoramica dal Km 52+000

# LA RESPONSABILITÀ ECONOMICA

## 2.3 La distribuzione del valore aggiunto

Per quanto attiene alla distribuzione del Valore Aggiunto, la tabella 2.3 evidenzia come la ricchezza generata da ANAS descritta all'interno del precedente paragrafo 2.2 sia andata a soddisfare nel corso del triennio 2009-2011 i diversi portatori d'interesse.

importi in €

DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO	2011	2010	2009	% su V.Aggiunto 2011	% su V.Aggiunto 2010	% su V.Aggiunto 2009
<b>+ A) Remunerazione del personale</b>	<b>378.687.542</b>	<b>383.750.680</b>	<b>371.839.337</b>	<b>95,01%</b>	<b>92,36%</b>	<b>88,11%</b>
1. Personale non dipendente	4.893.319	4.868.892	3.887.756			
2. Personale dipendente	373.794.223	378.881.788	367.951.581			
- Remunerazioni dirette	290.597.495	294.840.416	288.532.030			
- Remunerazioni indirette	83.196.728	84.041.371	79.419.551			
<b>+ B) Remunerazione della Pubblica Amministrazione</b>	<b>7.142.175</b>	<b>15.953.144</b>	<b>13.361.249</b>	<b>1,79%</b>	<b>3,84%</b>	<b>3,17%</b>
1. Imposte dirette	-	6.815.408	1.927.467			
2. Imposte indirette	7.142.175	9.137.736	11.433.782			
<b>+ C) Remunerazione del capitale di credito</b>	<b>4.559.443</b>	<b>5.563.787</b>	<b>31.356.472</b>	<b>1,14%</b>	<b>1,34%</b>	<b>7,43%</b>
1. Oneri per capitale a breve termine	4.559.443	5.563.787	31.356.472			
2. Oneri per capitale a lungo termine	-	-	-			
<b>+ D) Remunerazione del capitale di rischio</b>	<b>7.792.786</b>	<b>8.000.000</b>	<b>5.054.238</b>	<b>1,96%</b>	<b>1,93%</b>	<b>1,20%</b>
Dividendi	7.792.786	8.000.000	5.054.238			
<b>+ E) Remunerazione dell'Impresa</b>	<b>410.147</b>	<b>2.150.738</b>	<b>266.012</b>	<b>0,10%</b>	<b>0,52%</b>	<b>0,06%</b>
Variazioni riserve	410.147	2.150.738	266.012			
<b>+ F) Liberalità esterne</b>	<b>-</b>	<b>79.988</b>	<b>132.000</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,02%</b>	<b>0,03%</b>
Erogazioni liberali	-	-	-			
Sponsorizzazioni	-	79.988	132.000			
<b>VALORE AGGIUNTO GLOBALE NETTO</b>	<b>398.592.093</b>	<b>415.498.337</b>	<b>422.009.307</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
Ammortamenti e svalutazioni	648.566.995	565.603.702	425.861.840			
<b>VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO</b>	<b>1.047.159.088</b>	<b>981.102.039</b>	<b>847.871.148</b>			

GRI/G3.1>  
EC1

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

I grafici 2.1, 2.2 e 2.3 che seguono permettono un raffronto dell'incidenza sul totale, e dell'evoluzione nel triennio, della quota di ripartizione del Valore Aggiunto Globale Netto riconosciuta a ciascun stakeholder.

Grafico 2.1: Valore aggiunto distribuito nel 2009

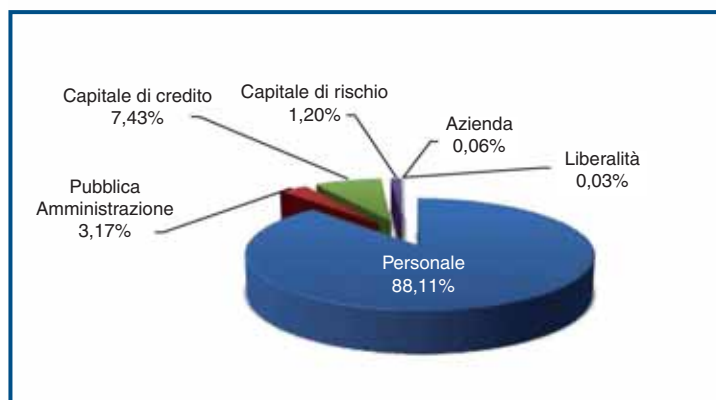


Grafico 2.2: Valore aggiunto distribuito nel 2010

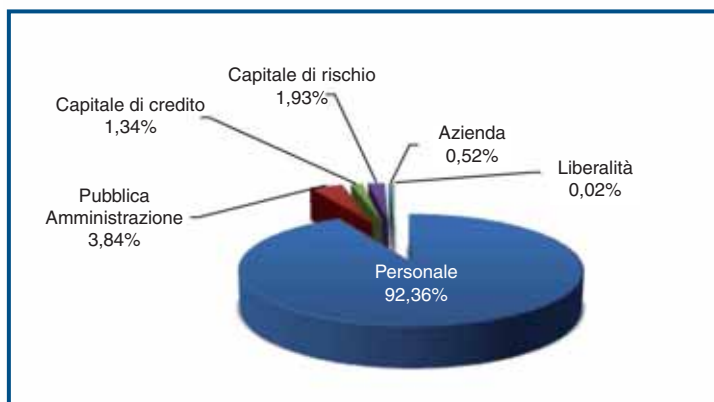
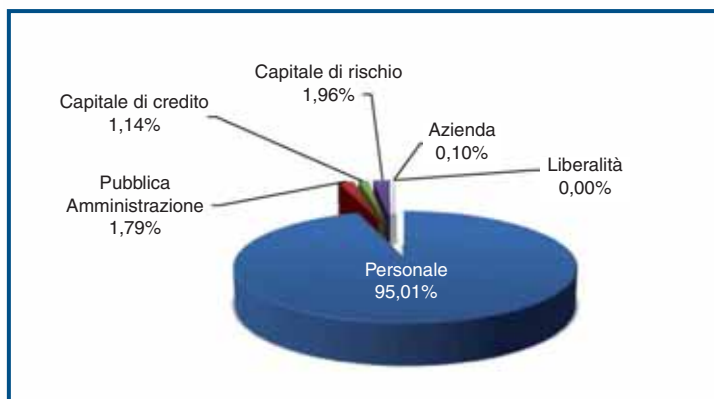


Grafico 2.2: Valore aggiunto distribuito nel 2011







# LA RESPONSABILITÀ ECONOMICA

Nel triennio la quota più consistente del valore aggiunto netto è stata distribuita al **Personale** sotto forma di salari e stipendi ed altre forme di retribuzione indiretta, nonostante una variazione negativa della consistenza media del personale (428 dipendenti). Rispetto all'esercizio precedente, si registra tuttavia una lieve flessione ascrivibile principalmente alle politiche retributive per effetto dell'entrata in vigore della legge 122/2010 e 111/2011 che hanno disposto il blocco delle procedure contrattuali e negoziali delle società inserite nel bilancio della Pubblica Amministrazione.

La quota distribuita alla **Pubblica Amministrazione** nel triennio, in media pari al 2,93% del totale del valore aggiunto globale lordo, nel corso del 2011 è stata pari all'1,79%. Il decremento rispetto al precedente esercizio è riconducibile principalmente al fatto che la società ha riportato ai fini IRAP un valore netto della produzione negativo ed ai fini IRES una perdita fiscale e, dunque, non ha rilevato imposte correnti.

Nel 2011 la quota di valore aggiunto assorbita dal **Capitale di Credito** si è attestata intorno all'1,14%, mostrando dunque una leggera flessione rispetto all'1,34% registrato nel 2010. La riduzione, in termini assoluti pari a 1,00 €/milioni è riconducibile principalmente alla variazione in diminuzione degli interessi di mora relativi a contenziosi per strade in concessione, pari a complessivi 4,27 €/milioni, parzialmente controbilanciata da un aumento di 3,29 €/milioni della voce interessi passivi su conti correnti bancari. Come già avvenuto nell'esercizio precedente, la copertura di tali oneri è avvenuta mediante l'utilizzo del fondo rischi per contenzioso accantonato nell'esercizio precedente.

La quota di valore aggiunto che nel 2011 è andata a remunerare il **Capitale di Rischio** dell'impresa, tramite la distribuzione dei dividendi al socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), è pari a circa l'1,96%; il peso di tale quota sul Valore Aggiunto Globale Netto, a seguito di una marcata crescita nel triennio 2008-2010 si attesta a 7,79 €/milioni.

La **Remunerazione dell'Impresa**, rappresenta la variazione del capitale proprio nel corso dell'esercizio, e dunque riflette l'andamento degli accantonamenti a riserva, congiuntamente alle determinazioni prese in merito alla distribuzione dei dividendi.

Si riporta infine come nel 2011 non siano state destinate risorse a favore di comunità locali o altri enti attraverso le c.d. **Liberalità**, principalmente per effetto del dettato della Legge Finanziaria 2009 che all'art. 61 commi 2 - 3 - 5 - 6 dispone un contenimento dei costi per consulenze, relazioni pubbliche e promo-pubblicitari.

## 2.4 Gli investimenti

GRI/G3>  
EC8

L'impatto economico delle attività di ANAS a beneficio della collettività può essere analizzato mediante una rappresentazione, riportata nella tabella 2.4, della dimensione dei principali investimenti in infrastrutture effettuati secondo quanto previsto dal quadro di interventi stabiliti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

**Tabella 2.4 - Investimenti realizzati - beni gratuitamente devolvibili**

INVESTIMENTI REALIZZATI	2011	2010	2009	2008	2007
€/migliaia	17.649.562	14.902.257	12.710.811	10.849.091	8.735.977

Gli investimenti annualmente effettuati da ANAS hanno subito una crescita significativa nel corso del quinquennio 2007-2011, raggiungendo nel 2011 una quota pari a circa 17.650 €/milioni: tale dato implica un incremento di circa 2.747 €/milioni (pari a +18%) rispetto agli investimenti effettuati nel 2010 e di 8.914 €/milioni se raffrontato con il dato del 2007.

Il totale degli investimenti effettuati al 31 dicembre 2011 è scomponibile in strade e autostrade che sono già entrati in esercizio (per un totale di 11.325 €/milioni, pari a circa il 64% del totale) ed una quota riguardante i lavori ancora in corso di realizzazione (6.325 €/milioni, pari a circa il 36% del totale).

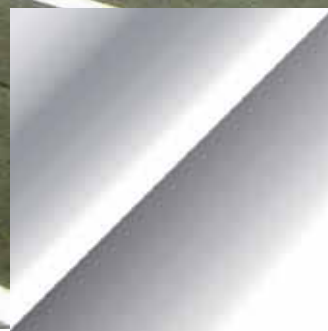
In particolare, gli investimenti nella rete autostradale ammontano a complessivi 4.616 €/milioni (+11% rispetto al 2010), mentre gli investimenti nella rete stradale ammontano a 6.709 €/milioni (+10%). L'incremento è in entrambi casi riconducibile principalmente all'entrata in esercizio dei lavori sopra citati.





# Capitolo 3

## LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE





## 3.1 ANAS e il suo rapporto con l'ambiente

GRI\G3.1>  
1.2

ANAS, in quanto principale stazione appaltante a livello nazionale per la costruzione e la manutenzione di strade e autostrade, svolge un'attività che ha un rapporto molto stretto con l'ambiente. 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.

L'importanza dello sviluppo e del mantenimento delle strade, che sono un elemento essenziale dello sviluppo di un paese, comporta 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.

Data la tipologia di attività svolta, ANAS determina sull'ambiente impatti diretti, che ricadono nel suo diretto controllo e che dipendono dall'ordinaria gestione delle strutture aziendali (fra cui la direzione generale, 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.

Molto più rilevanti per le specifiche caratteristiche dell'attività di ANAS sono gli impatti indiretti, 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



# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

ampia e significativa rispetto alle sole attività di ufficio, che caratterizzano l'attività svolta in maniera preponderante da 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, ANAS ha avviato ad ottobre 2011 il Progetto di implementazione di un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma UNI EN ISO 14001.

Il Progetto, promosso dalla Direzione Centrale Risorse Organizzazione e Sistemi e dalla Direzione Centrale Amministrazione e Finanza, si pone l'obiettivo di identificare, analizzare, prevedere e controllare gli effetti ambientali delle proprie attività.

Durante la prima fase del progetto sono state esaminate le procedure e/o prassi aziendali e sono state svolte interviste e sopralluoghi presso gli Uffici territoriali e la Direzione Generale. Al termine di tali attività è stata redatta l'Analisi Ambientale Iniziale, attualmente in fase di condivisione. L'Analisi Ambientale Iniziale riproduce la fotografia al tempo zero della gestione ambientale di ANAS e rappresenta un documento completo per la programmazione dei successivi passi funzionali all'implementazione di un Sistema di Gestione Ambientale.

Partendo dai dati e dalle informazioni acquisite per l'Analisi Ambientale Iniziale, sarà predisposto un rapporto di gap analysis che individua rispetto a ciascun requisito della norma ISO 14001, le azioni da intraprendere perché il sistema di gestione ambientale si adegui a tutte le prescrizioni contenute in detti requisiti. La gap analysis tiene conto del sistema delle procedure aziendali attualmente in vigore anche al fine permettere l'integrazione del Sistema di Gestione Ambientale con i Sistemi di Gestione della Qualità adottati da ANAS.

Il Progetto si concluderà entro l'anno 2012 con la redazione ed implementazione del sistema documentale, gli audit di sistema ed infine la certificazione da parte di organismo accreditato. Tale progetto riguarderà per il 2011 la Direzione Generale 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.

Nel 2012 l'Amministratore Unico di ANAS ha firmato la Politica Ambientale di ANAS, il cui testo è riportato di seguito.

## POLITICA AMBIENTALE

ANAS considera la tutela dell'ambiente un aspetto fondamentale nelle proprie scelte di progettazione, realizzazione e gestione della rete stradale ed autostradale italiana e pertanto si impegna a promuovere l'adozione di criteri, linee guida e procedure dirette a ridurre gli impatti ambientali delle proprie attività attraverso:

- **il rispetto della normativa vigente** in materia ambientale, a livello internazionale, comunitario, nazionale e locale, relativa ai propri ambiti di competenza;
- lo svolgimento di attività di **ricerca e sviluppo** e la definizione di linee guida e codici di comportamento finalizzati a coniugare l'efficienza costruttiva con la minimizzazione degli impatti ambientali;
- il rispetto, **in fase di progettazione**, dei principi di protezione dell'ambiente e di uso responsabile delle risorse privilegiando le scelte progettuali basate sulla massima integrazione delle opere di protezione e valorizzazione ambientale nelle proprie infrastrutture;
- lo svolgimento, **nella fase di realizzazione di nuove opere**, di attività di controllo e monitoraggio degli impatti ambientali dei cantieri finalizzate anche all'adozione tempestiva di tecniche che, con il ricorso al ricondizionamento dell'esistente, consentano l'ottimizzazione nell'utilizzo di materiali, materie prime e risorse naturali;
- la riduzione e l'ottimizzazione, **in fase di esercizio**, dei consumi energetici attraverso l'installazione di impianti di aerazione delle gallerie e di sistemi di illuminazione ad alta efficienza e favorendo in generale il ricorso all'utilizzo di energie rinnovabili;
- l'adozione di idonee scelte per la riduzione dell'inquinamento acustico attraverso l'installazione di barriere antifoniche e l'utilizzo di pavimentazioni fonoassorbenti.

Inoltre, ANAS intende:

- continuare a promuovere politiche di *green procurement*, integrando criteri ambientali in tutte le fasi del processo di acquisto di prodotti e servizi;
- definire indicatori di monitoraggio degli standard ambientali, al fine di fornire un quadro di riferimento che stabilisca e riesamini gli obiettivi e i traguardi ambientali presenti e futuri;
- formare e sensibilizzare i propri dipendenti sulle tematiche ambientali, attraverso iniziative dirette a diffondere i principi di sostenibilità ambientale a tutti i livelli organizzativi;
- comunicare agli *stakeholder* gli aspetti ambientali delle proprie attività anche attraverso l'aggiornamento e l'integrazione del Bilancio di Sostenibilità.

ANAS ritiene che l'adozione e l'attuazione di un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma internazionale EN UNI ISO 14001 garantirà il miglioramento della gestione degli aspetti ambientali connessi alle proprie attività.

L'Amministratore Unico  
Pietro Ciucci



# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

Riguardo agli impatti indiretti, coerentemente con le principali impostazioni metodologiche internazionali esistenti, ANAS si impegna ad individuarli e, laddove possibile, a rendicontarli in maniera quantitativa. In quest'ottica, è in via di approvazione il testo dei capitolati speciali di appalto che prevede lo svolgimento di attività di verifica a carico dell'appaltatore (si veda la sezione "La costruzione e la gestione ambientale dei cantieri").

In questa edizione del Bilancio, è inoltre possibile riferirsi alla sezione "I cantieri ed il rapporto con il territorio", in cui sono riportati i principali impatti ambientali associati all'attività di alcuni dei cantieri attivi sul territorio.



Figura 3.1 – Casa cantoniera ANAS lungo la S.S.50 del Grappa e Passo di Rolle

L'intento di svolgere la propria attività con impegno per la salvaguardia dell'ambiente si declina 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 generalmente 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 contemporanea e successiva alla costruzione dell'opera confrontandoli con la caratterizzazione dell'ambiente accertata nella fase antecedente all'apertura dei cantieri.

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.

GRI\G3.1>  
4.11

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 settore<sup>1</sup>.

## 3.2 La compatibilità ambientale delle nuove opere

GRI\G3.1>  
EN11

L'inserimento delle opere stradali nell'ambiente naturale e urbano genera un insieme di effetti (impatti ambientali) sul territorio, influenzando sui diversi sistemi 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:

- 1.286 km in aree protette EUAP<sup>2</sup>
- 31,8 km in zone umide di importanza internazionale (Ramsar)
- 1.398 km in siti di importanza comunitaria (SIC)
- 1.496,6 km in zone di protezione speciale (ZPS)

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

<sup>2</sup> Elenco Ufficiale Aree Naturali Protette, istituito in base alla legge 394/91, considera le seguenti aree: Parchi Nazionali (PNZ), Aree Naturali Marine Protette (MAR), Parchi Naturali Statali marini (PNZ\_m), Riserve Naturali Statali (RNS), Parchi e Riserve Naturali Regionali (PNR - RNR), Parchi Naturali sommersi (GAPN), Altre Aree Naturali Protette (AAPN).

Si noti che, tra le varie tipologie di siti protetti, esistono sostanziali sovrapposizioni di area: la lunghezza totale delle strade localizzate in aree protette risulta quindi essere di 2.937 km. Rispetto a quanto pubblicato nel Bilancio dello scorso anno, è stato possibile ricalcolare questo dato con maggior precisione grazie ad un aggiornamento della base dati cartografica delle aree protette del Ministero dell'Ambiente: per maggiori dettagli si veda il riquadro "Metodologia di calcolo dell'estensione della rete ANAS in aree protette".

## **Metodologia di calcolo dell'estensione della rete ANAS in aree protette**

*In occasione della presente elaborazione, rispetto a quanto già fatto negli scorsi anni si è meglio approfondita l'identificazione delle aree di interesse naturalistico interessate dalla rete stradale di competenza ANAS.*

*Nel corso della precedente redazione del Bilancio di Sostenibilità, la base dati naturalistica utilizzata era stata messa a disposizione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, relativa ai Parchi nazionali, ai parchi regionali ed ai principali parchi naturale e fluviali. Tale base dati, nel recente periodo è stata arricchita e resa disponibile in formato cartografico digitale dal Ministero sul sito del Portale Cartografico Nazionale. Questo, in aggiunta al fatto che anche la rappresentazione digitale della rete stradale ANAS (grafo stradale) è stata aggiornata ed arricchita, ha consentito un'analisi territoriale decisamente più raffinata, svolta nell'ambito delle competenze interne della Direzione Ricerca e Nuove Tecnologie in materia di sistemi informativi territoriali.*

*In dettaglio, le cartografie digitali utilizzate per le elaborazioni sono le seguenti:*

- **Grafo stradale ANAS:** rete stradale in gestione ANAS presente nella banca dati Catasto Strade.
- **Siti protetti - VI Elenco ufficiale aree protette - EUAP** - Pubblicato sul sito del Portale Cartografico Nazionale a cura del Ministero dell'Ambiente
- **Siti protetti - Rete Natura 2000 - Siti di Importanza Comunitaria (SIC)** - Pubblicato sul sito del Portale Cartografico Nazionale a cura del Ministero dell'Ambiente
- **Siti protetti - Rete Natura 2000 - Zone di Protezione Speciale (ZPS)** - Pubblicato sul sito del Portale Cartografico Nazionale a cura del Ministero dell'Ambiente
- **Siti protetti - Zone umide di importanza internazionale (Ramsar)** - Pubblicato sul sito del Portale Cartografico Nazionale a cura del Ministero dell'Ambiente

*Si specifica infine che nel calcolo, le tratte a doppia carreggiata sono state considerate separatamente.*

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) 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 fase di progettazione sono redatti gli studi di impatto ambientale in conformità alle disposizioni di legge nazionali e regionali per valutare gli impatti significativi degli interventi sull'ambiente e sul patrimonio culturale. Gli interventi infrastrutturali, oggetto di progettazione nel corso del 2011, sono stati raggruppati secondo la tipologia di attività tecnica effettuata. I dati esposti vengono confrontati con quelli dei due anni precedenti.

**Tab. 3.1 - Interventi oggetto di progettazione nel triennio 2009-2011**

	Preliminari			Definitivi			Esecutivi		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Progettazioni sviluppate internamente	17	7	3	16	16	16	0	1	1
Indirizzo e controllo della progettazione svolta all'esterno	18	7	3	27	15	13	3	4	1
Istruttoria tecnica della progettazione svolta all'esterno	6	6	10	22	16	11	1	0	0
Istruttoria delle progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	0	0	0	1	1	1	18	17	16
Progettazione e controllo per conto di Società partecipate ANAS	0	0	1	2	4	3	1	0	2
<b>TOTALE</b>	<b>41</b>	<b>20</b>	<b>17</b>	<b>68</b>	<b>52</b>	<b>44</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>20</b>

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 il Servizio Pianificazione Trasportistica, un ufficio della Direzione Centrale Progettazione dedicato agli Studi di Fattibilità delle opere e preposto alle analisi di carattere trasportistico, ambientale e territoriale ed alle successive valutazioni sociali ed economiche (analisi costi-benefici) legate alla realizzazione di un'infrastruttura stradale. L'importanza via via crescente che ANAS sta attribuendo a questa fase progettuale si pone peraltro in linea con 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'intervento 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 dove è maggiore l'attenzione all'analisi dei possibili effetti sull'ambiente e sul territorio associati alla realizzazione di una determinata infrastruttura stradale. Analizzando diverse alternative progettuali, lo Studio si pone l'obiettivo di fornire al "decisore", anche tramite strumenti quali l'analisi costi-benefici e/o l'analisi multi-criteri, gli elementi quali-quantitativi necessari per la scelta della soluzione ottimale. L'individuazione di questi criteri di scelta è legata ad approfondite analisi territoriali, ambientali e paesaggistiche.

Tale fase di studio oltre che fornire i requisiti dell'infrastruttura, è volta anche ad individuare le opportunità di sviluppo territoriale e locale che sono potenzialmente conseguenti la realizzazione o l'ammodernamento della rete infrastrutturale stradale.

Tale doppia valenza ha portato a sviluppare analisi ed approcci differenti che si sono concretizzati nelle attività svolte, nel corso del 2011, nei due seguenti studi:

- Approfondimento dei risultati dello "Studio di fattibilità volto all'adeguamento della S.S.16 Adriatica nei territori di Marche, Abruzzo, Molise e Puglia fino a Foggia con particolare riferimento alla provincia di Chieti;
- Studio di fattibilità della S.S. 284 "Occidentale Etna" ammodernamento I° Lotto, tratto Adrano-Paternò.

Lo studio di fattibilità infatti, in tutti e due i casi, è stato elaborato secondo un approccio concettuale ampio ed innovativo, nel quale l'esperienza progettuale è stata affiancata a differenti ambiti tematici quali analisi trasportistica, analisi socio-economica e valutazioni di sostenibilità ambientale ed economico-sociale delle proposte.

In particolare infatti, determinate scelte di carattere progettuale, pur supportate dalle analisi di carattere trasportistico ed economico sono state però esaminate ed eventualmente rivalutate anche alla luce della sostenibilità ambientale e della compatibilità paesaggistica dell'intervento stesso.

## **Approfondimento dei risultati dello “Studio di fattibilità volto all’adeguamento della S.S.16 Adriatica nei territori di Marche, Abruzzo, Molise e Puglia fino a Foggia con particolare riferimento alla provincia di Chieti.**

L’obiettivo del lavoro è stato quello di approfondire, per la provincia di Chieti, i risultati cui è pervenuto lo “studio di Fattibilità volto all’adeguamento della S.S. 16 Adriatica nei territori di Marche, Abruzzo, Molise e Puglia fino a Foggia” tenendo conto di alcune osservazioni avanzate dagli Enti Locali interessati.

Tra le varie proposte quella strettamente correlata alle tematiche relative alla sostenibilità ambientale riguarda la tratta da Ortona Est al lido di Casalbordino: al previsto tratto in variante fuori sede sono stati proposti interventi di messa in sicurezza del corrispondente tracciato attuale della S.S. 16. Come infatti già evidenziato dal Master Plan nell’ambito dello Studio di Fattibilità la sensibilità ai valori del contesto ambientale-paesaggistico locale è stata assunta come una delle condizioni determinanti per l’impostazione del progetto della nuova strada statale Adriatica.

Si considera infatti il paesaggio costiero della città adriatica, con le sue spiccate valenze turistiche, come un valore capace di indurre un diverso modo di progettare le infrastrutture.

Ed è proprio in questa prospettiva che lo studio del tracciato della S.S.16 è stato visto come occasione per la riqualificazione dei paesaggi compromessi e per la creazione di nuovi valori paesaggistici.

L’attività di costruzione del quadro conoscitivo è stata finalizzata alla definizione dei differenti contesti paesaggistici.

L’immagine che è prevalsa è quella di un territorio dalle identità plurime che conferma l’elevata valenza paesistica nella tratta tra Ortona e Vasto.

Il classico arenile adriatico, dopo Ortona, si trasforma in una costa alta e frastagliata pressoché libera da insediamenti. La S.S.16, che segue da vicino quella costa, ha, a sua volta, un andamento piano-altimetrico molto tormentato, sebbene la sede sia stata già oggetto di interventi di adeguamento da parte di ANAS.



# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

Va rilevata l'elevata panoramicità della S.S.16 in questa tratta, con viste su lunghi tratti di costa - ancora attrezzati con i caratteristici trabocchi - e che, diversamente dal resto della riviera adriatica, non sono turbate dalla linea aerea FS. Da Ortona a Vasto, infatti, la ferrovia è stata arretrata, realizzata pressoché tutta in galleria e la vecchia sede - dismessa - offre oggi un tema significativo in rapporto ai suoi possibili utilizzi in senso ambientalistico. In rapporto a queste caratteristiche, la costiera teatina è stata classificata dal Piano Regionale Paesistico come soggetta a vincolo idrogeologico, da valorizzare istituendo il "Parco costiero".

Si riportano di seguito alcune delle carte che sono state prodotte nell'ambito dell'analisi e interpretazione degli elementi di paesaggio.

La lettura delle formazioni geologiche e dei caratteri geomorfologici consente una comprensione delle forme visibili del paesaggio, definendo con chiarezza la distinzione tra ambito marittimo e ambito montano.



Figura 3.1 - Carta delle risorse identitarie. Risorse fisico ambientali. Caratteri geomorfologici.

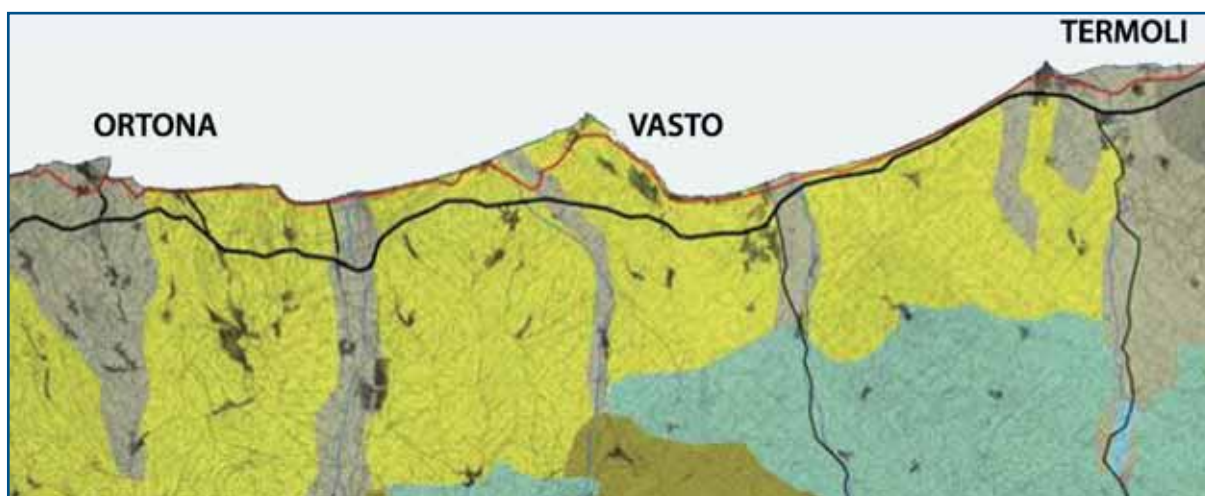


Figura 3.2 - Carta delle risorse identitarie. Risorse fisico ambientali. Caratteri geologici.

La carta del patrimonio paesaggistico si compone di due elaborati, il primo contiene la perimetrazione dei contesti paesaggistici locali, il secondo descrive le dominanti di senso (quei caratteri cioè che danno al contesto una sua specifica riconoscibilità) di ciascuno dei paesaggi riconosciuti.

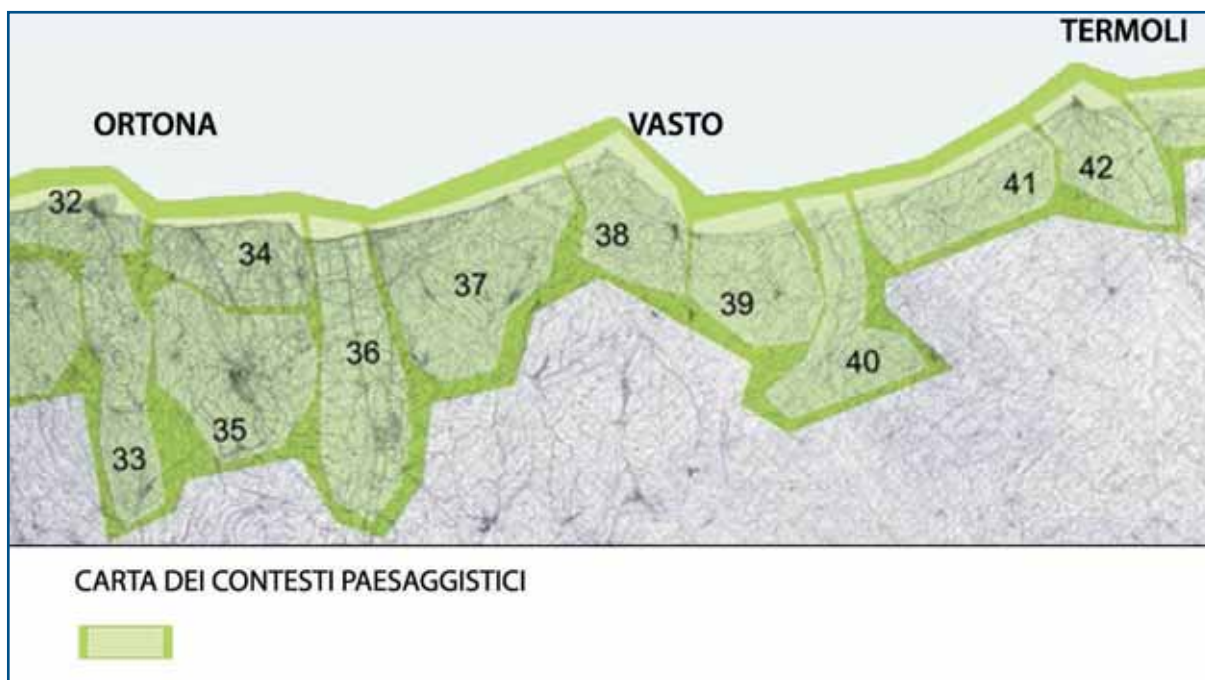


Figura 3.3 - Carta del patrimonio paesaggistico. Carta dei contesti paesaggistici.



# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

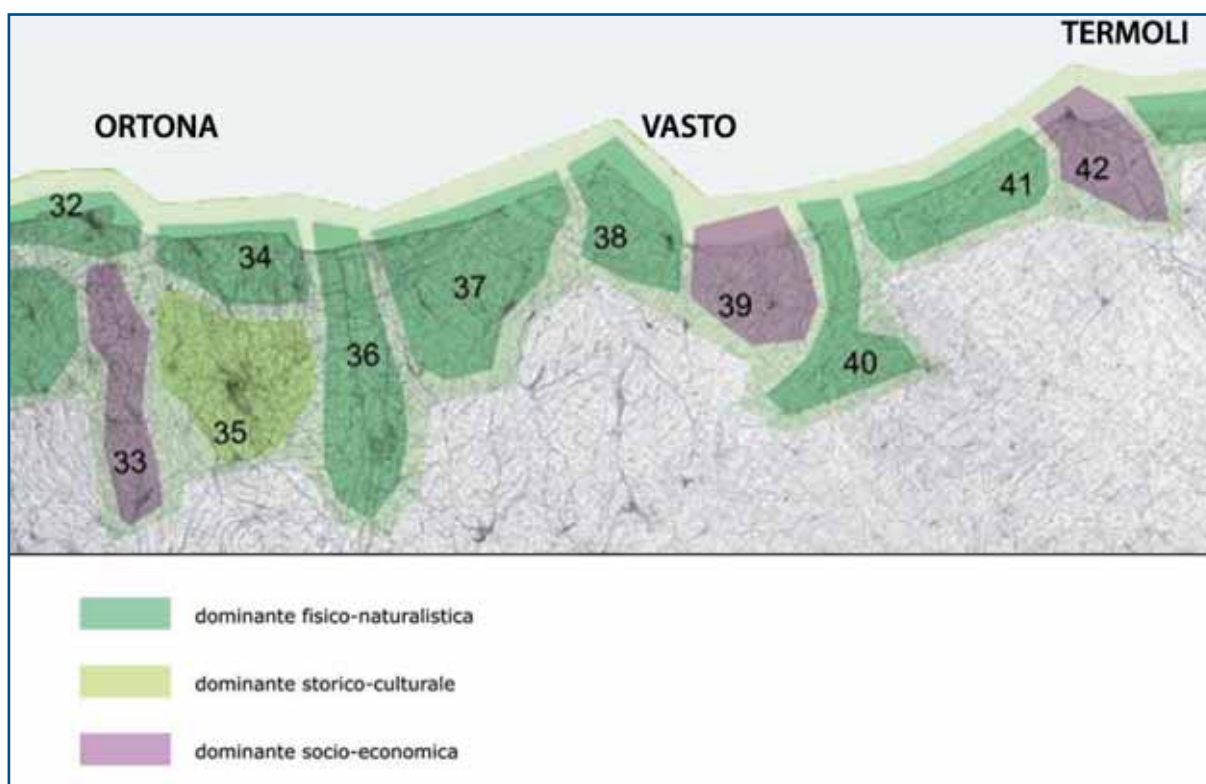


Figura 3.4 - Carta del patrimonio paesaggistico. Carta delle dominanti di senso.

L'attività di interpretazione del paesaggio ha prodotto una carta di sintesi dei valori di paesaggio, nella quale il giudizio ha assunto come azione determinante il riconoscimento del grado di integrità e rilevanza delle risorse esistenti.

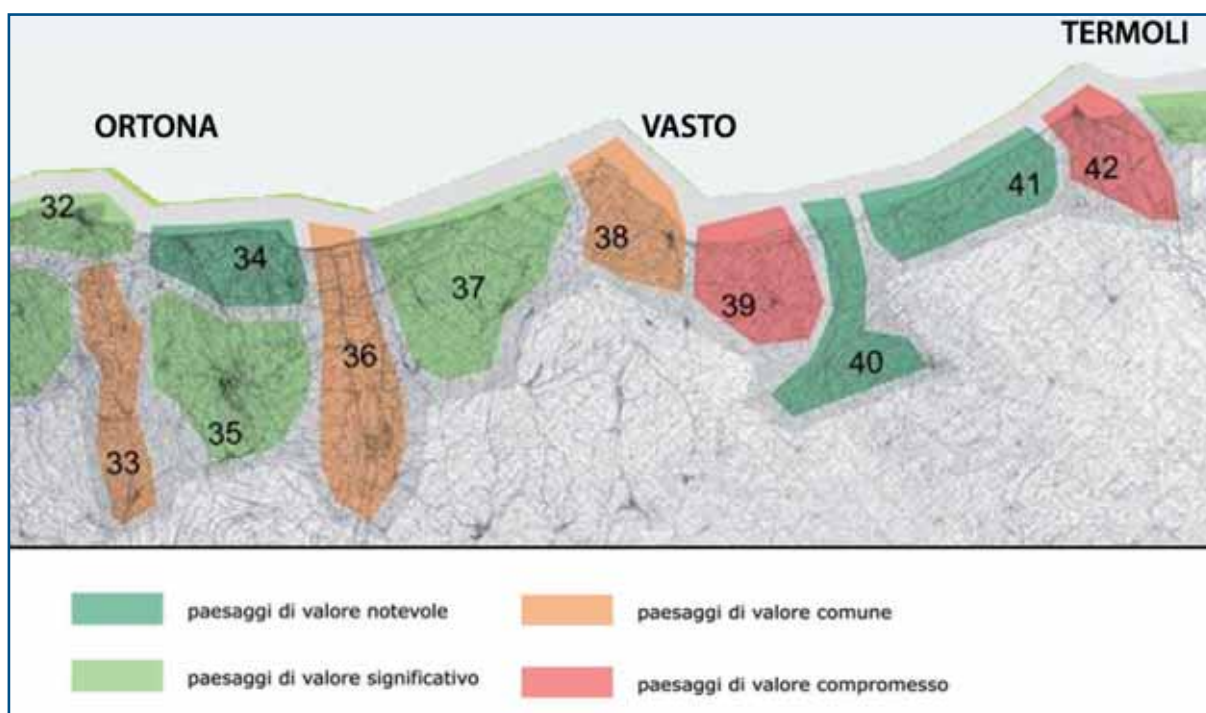


Figura 3.5 - Carta dei valori di sintesi.



In una visione conservativa, vista l'elevata valenza ambientale in cui la tratta si inserisce, è stato quindi contemplato il caso di un adeguamento a sezione C1 dell'itinerario costiero sino al gomito di Casalbordino anticipando interventi di eliminazione degli incroci semaforizzati ed eliminazione di viciosità o brevi circonvallazioni in corrispondenza degli abitati più importanti.

Ad integrazione della messa in sicurezza della tratta lo studio consiglia di anticipare anche alcuni interventi per migliorare la sicurezza degli assi trasversali di collegamento con la A14 in modo da garantire il potenziamento degli itinerari trasversali tra la costa e l'interno.



Figura 3.6 - Schema connessione trasversale tra S.S.16 all'altezza di San Vito Chietino ed il casello di Lanciano dell'A14. Vengono indicate in azzurro la S.P. 84, in verde la S.P. 83 e in rosso un'ipotesi di raccordo di nuova realizzazione tra le due.

Si tratta quindi di un approccio di tipo conservativo volto a recuperare e valorizzare le infrastrutture esistenti di grande valore panoramico e quindi da proteggere da future pressioni edilizie e preservando i potenziali impatti sulla matrice ambientale paesaggistica delle colline litoranee.

## Studio di fattibilità della S.S. 284 "Occidentale Etna" ammodernamento I° Lotto, tratto Adrano-Paternò.

Il medesimo fine strettamente correlato alle tematiche relative alla sostenibilità ambientale ha caratterizzato la progettazione della S.S. 284 "Occidentale Etna" nel tratto Adrano-Paternò.

Tale intervento, che si estende per circa 15 km, ha la funzione di raccordo di importanti realtà territoriali, quali i centri abitati di Adrano, Biancavilla, Santa Maria di Licodia, Ragalna ed i relativi hinterland.

Visto il grande bacino di utenza che la utilizza, tale sede viaria rappresenta una direttrice fondamentale per il collegamento con la zona commerciale industriale di Belpasso-Piano Tavola e di Misterbianco e contestualmente rappresenta l'asse per lo sviluppo turistico ed agricolo dei centri pedemontani dell'Etna.

I comuni attraversati ricadono quasi tutti in provincia di Catania e sono situati sulle pendici dell'Etna e la S.S.284 che li collega, costituisce una sorta di circonvallazione di monte situata a mezza costa sulle prime falde dell'Etna, lambendo l'area del Parco dell'Etna.



Figura 3.7 - Vista dell'Etna

L'idea della costituzione del Parco dell'Etna, per proteggere questo ambiente naturale straordinario ed unico in Europa, nacque nel corso degli anni '60.

Si tratta di un'area protetta che si distingue non solo per il fascino delle colate laviche che ne segnano e ne modificano il territorio incessantemente ma è resa unica anche dall'universo vegetale che la compone.

E' per questo quindi che ogni attività che si intende perseguire deve essere fatta per arrivare ad uno sviluppo compatibile con il rispetto del paesaggio e dell'ambiente, che punta non tanto all'apertura di nuovi fronti di urbanizzazione ma a valorizzare con cura l'esistente, ed è questo l'approccio che si è cercato di seguire per l'ammodernamento della S.S. 284.

Le caratteristiche piano altimetriche dell'attuale tracciato, con lunghi rettilinei e curve di medio e ampio raggio, e la consistente percentuale di veicoli pesanti che quotidianamente lo percorre sono le cause principali dei numerosi incidenti che sono avvenuti e che hanno portato ad attivare studi propedeutici per la messa in sicurezza dell'asse.

Con l'obiettivo di migliorare la sicurezza della circolazione, attraverso un'apposita analisi dell'incidentalità abbinata allo studio trasportistico che ha individuato i traffici attuali e di previsione sull'asse, è stato possibile localizzare le criticità presenti lungo la tratta ed individuare un "pacchetto" di interventi volti all'adeguamento dell'infrastruttura esistente agli standard moderni.

In particolare, alla richiesta di adeguamento del tracciato a sezione tipo B sono state studiate e proposte delle soluzioni intermedie che privilegiassero il recupero del tracciato esistente col fine di valorizzare la qualità dei territori attraversati.

Accanto quindi a soluzioni progettuali che prevedono un intervento di adeguamento strutturale (adeguamento a sezione tipo B) sono stati ipotizzati ed analizzati interventi non strutturali che mirano alla modifica del comportamento dell'utente nell'uso dell'infrastruttura attraverso l'introduzione di sistemi di gestione della velocità e imposizione di limiti di velocità.

Di seguito si riporta a titolo esemplificativo una scheda di sintesi, elaborata per ciascuna tratta, che riporta la tipologia di interventi che possono essere messi in atto per favorire la messa in sicurezza del tracciato nel rispetto dei territori attraversati



# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

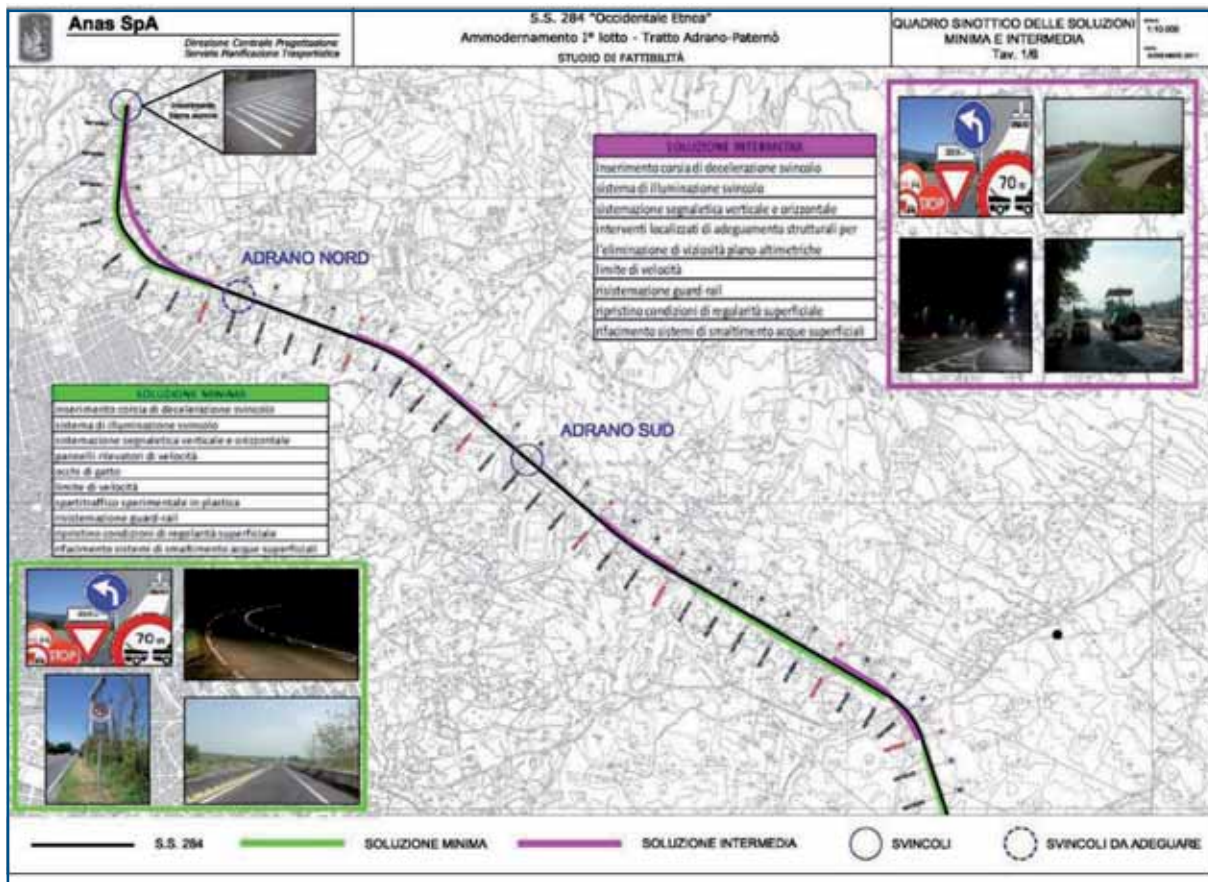


Figura 3.8 – Scheda di Sintesi delle soluzioni

### 3.2.1.1 Sviluppi nell'approccio progettuale per la sostenibilità e la compatibilità ambientale delle infrastrutture stradali

La realizzazione di una nuova infrastruttura viaria deve essere vista, oggi, come elemento di sviluppo coerente con una visione più ampia di trasformazione del territorio e del paesaggio. Ciò esige una progettazione contestualizzata, non più guidata esclusivamente da scelte tecniche, funzionali o normative, ma anche dalle relazioni con il contesto, il territorio ed il paesaggio alle quali la strada ineluttabilmente appartiene.

A questo fine è necessario recuperare e focalizzare il rapporto tra strada e luogo attraversato come elemento prioritario nello sviluppo progettuale, perseguendo una visione complessiva in grado di armonizzare gli aspetti tecnici con quelli dello sviluppo sostenibile del territorio e della socialità che lo vive. Le valutazioni ambientali recuperano così un ruolo attivo sin dalle fasi preliminari di progettazione; non più limitate ad analisi ex-post spesso origine di interventi di mera compensazione, mascheramento o arredo, peraltro frequentemente relegati al solo nastro stradale.

In quest'ottica la strada ritrova la sua natura di componente dinamica di costruzione del territorio, dotata di autonomia funzionale, ma nello stesso tempo complementare rispetto ai caratteri peculiari del contesto oggetto della trasformazione. La strada diventa un sistema complesso capace di assorbire gli input del territorio, di leggere gli elementi di struttura del paesaggio, di interpretarne il ritmo e di trasformarli in nuove configurazioni spaziali.

Per conseguire questo obiettivo l'Unità Ingegneria Territorio della Direzione Centrale Progettazione ha inteso sviluppare ed adottare una nuova strategia progettuale tramite l'implementazione:

- di una nuova metodologia di progettazione, la progettazione integrata, che abbandonando l'orientamento settoriale alla progettazione stradale superi i limiti riconosciuti nella prassi delle valutazioni ambientali ex-post;
- di una nuova metodologia di valutazione della sostenibilità ambientale, che fornisca tramite indicatori anche quantitativi, un giudizio sulla sostenibilità delle scelte effettuate in progettazione, in relazione all'intero ciclo di vita dell'opera.

### 3.2.2.2 La progettazione integrata delle infrastrutture stradali

Perseguire la visione espressa della centralità delle relazioni strada-ambiente-contesto, significa innanzitutto sviluppare progetti capaci di riformulare creativamente il rapporto tra conservazione delle risorse (ambientali e storico culturali) e innovazione infrastrutturale (tecnologica, formale, economica). Occorre quindi abbandonare l'orientamento settoriale alla progettazione stradale che, trattando territorio, ambiente, paesaggio e infrastruttura come temi solo interferenti e non intercorrelati, ha portato spesso ad un tecnicismo autoreferenziale del progetto di strada, origine di un rapporto con il paesaggio solo regolato da normative e di un rapporto con l'architettura che ne trascura i caratteri locali a favore della ripetizione di tipologie standardizzate.

Se strada, paesaggio e territorio non sembrano elementi separabili nell'esperienza e nella percezione collettiva, è necessario che la loro reciproca interazione venga posta al centro dell'interpretazione progettuale.

Il progetto di strade assume così il carattere di un processo complesso ed interdisciplinare, in cui opera e contesto paesaggistico sono affrontati insieme fin dal momento ideativo.

# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

Sin dalle fasi preliminari, una progettazione integrata tra i diversi aspetti ambientali, ingegneristici, architettonici e territoriali può portare allo sviluppo di progetti infrastrutturali che non alterino il valore acquisito del paesaggio, ma che anzi saranno in grado di far maturare un nuovo contesto culturale entro cui le opere stradali potranno essere considerate possibili occasioni di costruzione/reinterpretazione e a volte anche recupero del paesaggio.

Una progettazione stradale attenta che, oltre alla primaria funzione di fruizione ed accessibilità del territorio, consente uno sviluppo equilibrato del paesaggio tenendo conto della necessità di mantenere ed accrescere i suoi caratteri peculiari senza alterarne il valore acquisito.

Questo appare possibile tramite un approccio di progettazione integrata che contempera obiettivi di prestazioni funzionali (soddisfare esigenze di efficienza e sicurezza della circolazione) ad obiettivi di sostenibilità (garantire la salvaguardia, il recupero ed il potenziamento delle connessioni ecologiche e degli ecosistemi) ad obiettivi di valorizzazione (promuovere lo sviluppo dei beni e delle risorse locali).

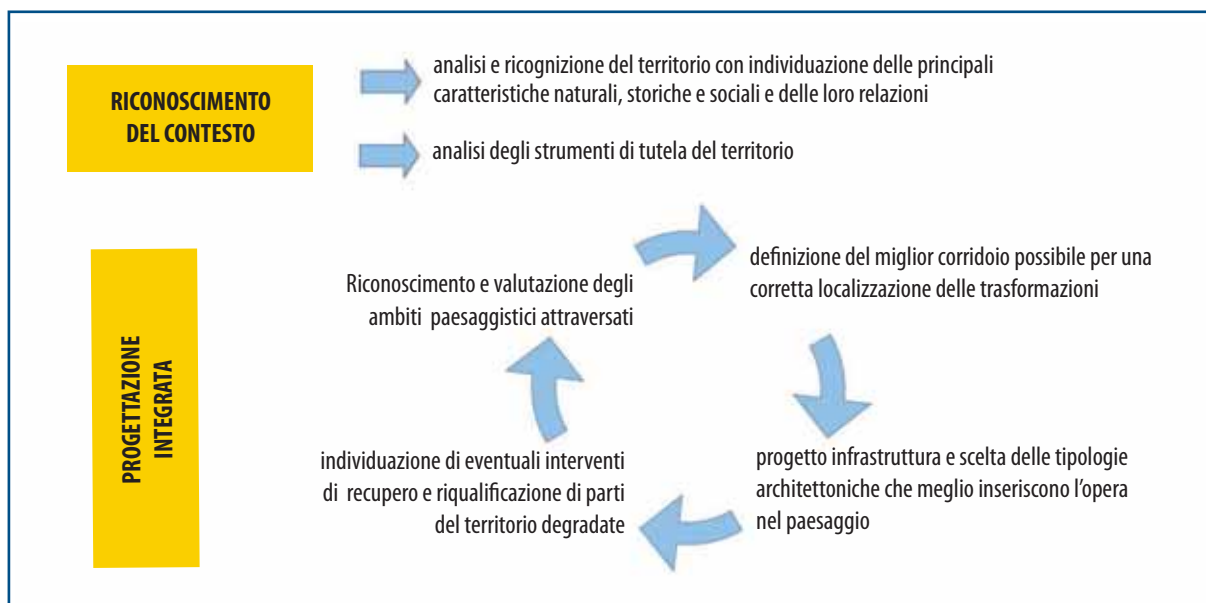


Figura 3.9 – Schematizzazione del processo di progettazione integrata

Tale orientamento alla progettazione integrata, certamente più complesso e laborioso, non deve essere limitato alle grandi opere o agli interventi di valenza simbolica, ma trova valida applicazione in ogni tipo di intervento stradale, indipendentemente dall'importanza dell'opera, dalle limitazioni progettuali o dall'estensione del tracciato. Solo così le trasformazioni del territorio, indotte dalla realizzazione di nuove infrastrutture, potranno diventare concrete occasioni di costruzione, re-interpretazione, sviluppo e a volte anche recupero e dei territori attraversati.



## 3.2.1.3 Metodo di valutazione quali-quantitativa della sostenibilità ambientale dei progetti di infrastrutture stradali

Il “principio dello sviluppo sostenibile” è stato introdotto con il Decreto Legislativo n.152/06 “Norme in materia ambientale che, all’art.3 quater comma 1, recita che *“Ogni attività...rilevante ai sensi del presente codice deve conformarsi al principio dello sviluppo sostenibile”*. Tale concetto è anche ripreso dal D.P.R. n.207/2010 “Regolamento delle opere pubbliche” che, all’art.15 comma 1, recita *“...La progettazione è informata a principi di sostenibilità ambientale...”* e, all’art.14 comma 1 lettera e), riporta come *“gli studi per il progetto devono consentire la valutazione preventiva della sostenibilità ambientale....”*.

Nell’ambito della costruzione progettuale del rapporto tra l’opera ed il contesto nel quale è inserita, ci si trova dunque a doversi confrontare con una valutazione integrata degli obiettivi ambientali, sociali ed economici. Si è dunque rilevata l’opportunità di costruire una metodologia operativa che consentisse di sintetizzare in uno o più indicatori anche quantitativi un giudizio quanto più oggettivo possibile dei risultati conseguiti in termini di sostenibilità da un progetto di opera in relazione a sue alternative di realizzazione od a obiettivi di riferimento.

Tale approccio, chiaramente complementare e strumentale alla metodologia di progettazione integrata, ha la finalità di:

- determinare la sostenibilità ambientale, economica e sociale dell’iniziativa progettuale, attraverso uno strumento di autovalutazione delle prestazioni dell’opera, con un processo di feed-back continuo;
- misurare il grado di rispondenza del progetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale lungo tutto il ciclo di vita, mediante la quantificazione di indicatori standardizzati;
- migliorare l’interazione con il territorio interessato dal progetto, promuovendo un processo di condivisione dell’iniziativa progettuale;
- essere coerente con la strategia aziendale di sostenibilità ambientale e sociale delle opere stradali di competenza.

# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

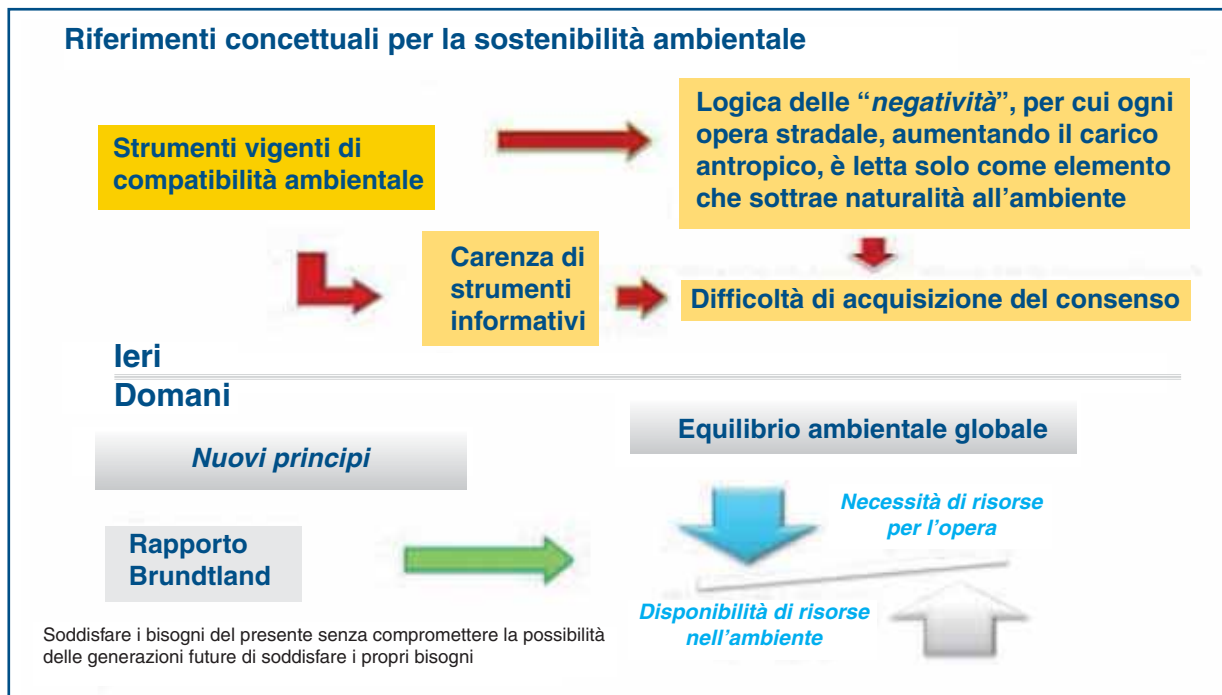


Figura 3.10 – Riferimenti concettuali per la sostenibilità ambientale

## Metodologia applicata

La metodologia sviluppata per la valutazione della sostenibilità ambientale dei progetti di infrastrutture stradali prende in esame l’intero ciclo di vita dell’opera da realizzare; allo scopo di poter considerare in un bilancio complessivo le differenti scelte correlate non solo alle fasi di progettazione e costruzione dell’opera, ma anche a quelle di esercizio, manutenzione e dismissione, in modo da individuare la soluzione complessivamente più sostenibile.

Quest’approccio, in coerenza con la metodologia di progettazione integrata, consente di passare dalla logica della compatibilità ambientale, intesa come esame degli impatti e delle negatività indotte dall’opera, a quella della sostenibilità ambientale, finalizzata alla valutazione integrata degli obiettivi ambientali, economici e sociali dell’infrastruttura di progetto.

In sintesi, si procede alla determinazione dell’effettivo bilancio ambientale dell’opera stradale, evidenziando non solamente quello che si sottrae al contesto, ma anche i benefici indotti dal progetto.

A tale proposito, il rapporto opera-ambiente rappresenta l’elemento di riferimento per la definizione della proposta metodologica, nella quale sono messi a confronto l’offerta di ambiente fornita dal contesto,

rispetto alla domanda (consumo) di ambiente dell'opera; il confronto tra i suddetti parametri determina la sostenibilità ambientale dell'infrastruttura stradale di progetto.

Nel dettaglio, la metodologia è stata sviluppata nelle seguenti fasi operative:

- Individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale, distinti tra:
  - Macro obiettivi, individuati nel numero di 10, che consentono di definire le logiche rispetto alle quali riferire la successiva scelta degli indicatori ed i criteri per la determinazione delle modalità di quantificazione e valutazione;
  - Obiettivi specifici, individuati nel numero di 34, distinti per i tre domini specifici (economico, sociale ed ambientale), rispetto ai quali sono stati quindi associati gli indicatori di progetto utili a caratterizzare il fenomeno in studio.
- Individuazione degli indicatori, previsti nel numero di 68 e finalizzati a misurare il grado di rispondenza del progetto agli obiettivi sopra indicati.
- Calcolo della sostenibilità dell'opera, determinato dalla combinazione tra:
  - Sostenibilità economica, intesa come la capacità di un sistema economico di generare una crescita duratura degli indicatori economici; in particolare, all'interno di un sistema territoriale, per sostenibilità economica si intende la capacità di produrre e mantenere, all'interno del territorio, il massimo del valore aggiunto;
  - Sostenibilità sociale, intesa come la capacità di garantire condizioni di benessere umano equamente distribuite per classi e per genere;
  - Sostenibilità ambientale, intesa come la capacità di preservare nel tempo le tre funzioni dell'ambiente, vale a dire: fonte di risorse naturali, ricettore di rifiuti ed inquinanti, nonché fornitore delle condizioni necessarie al mantenimento della vita.

L'applicazione del metodo prevede di quantificare il livello di sostenibilità ambientale del progetto, calcolando, per ciascuno degli indicatori individuati, il rapporto tra la grandezza di base rappresentativa del dato progettuale ( $Q_p$ ), che esplicita la domanda di ambiente, con la grandezza di riferimento ( $Q_r$ ), da intendersi come offerta di ambiente, che rappresenta la quantità alla quale rapportarsi per poter eseguire la stima della sostenibilità ambientale del progetto.



# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

Qualora il risultato del suddetto rapporto sia pari a 1, che corrisponde al massimo valore ottenibile, vuol dire che l'indicatore ha conseguito il massimo obiettivo di sostenibilità ambientale; invece, nel caso in cui il valore di tale rapporto sia pari a 0, vuol dire che la prestazione è assolutamente insufficiente per l'obiettivo predefinito.

Il livello complessivo della sostenibilità ambientale del progetto deriva quindi dalla combinazione dei valori ottenuti per ciascuno degli indicatori considerati (compresi tra 0 e 1).

Nella seguente Figura 3.11 viene riassunta la metodologia operativa sopra descritta.

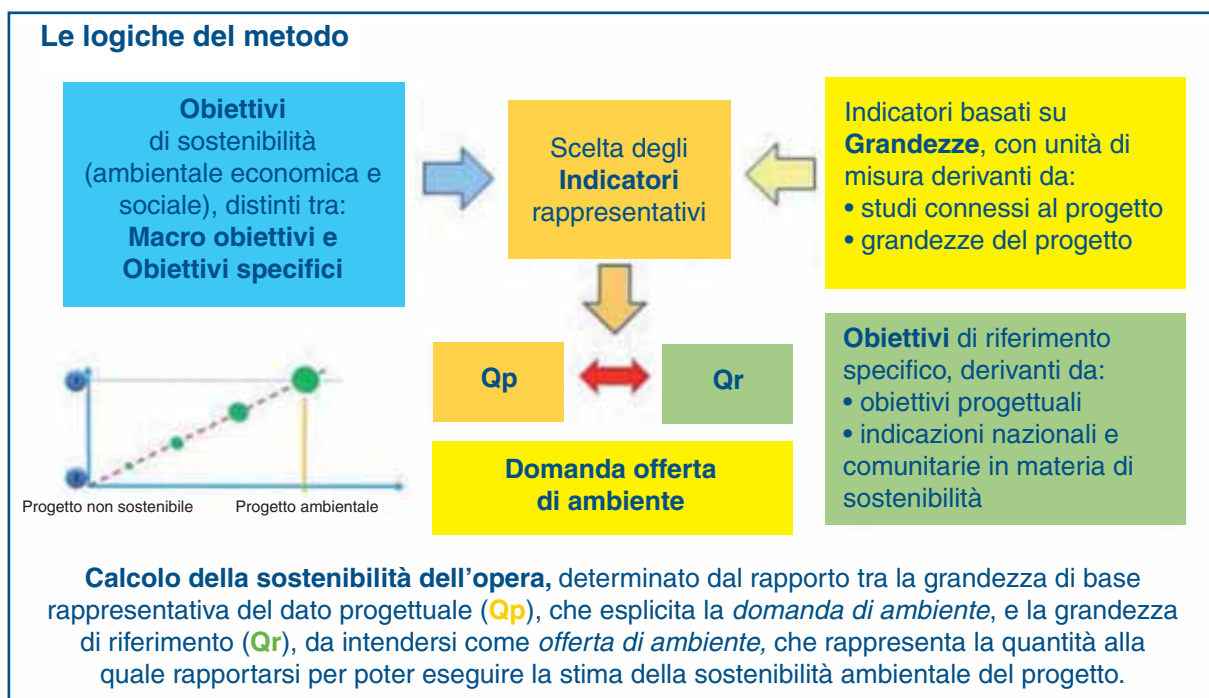


Figura 3.11 – Logiche del metodo utilizzato

La seguente Figura 3.12 riporta infine i criteri che vengono utilizzati per l'interpretazione e l'utilizzo dei risultati della valutazione di sostenibilità ambientale dell'opera stradale di progetto.

Come interpretare il risultato	
In sede progettuale	In sede di valutazione
<p>É possibile accertare la <b>validità delle scelte</b> progettuali al fine del rispetto degli obiettivi. Mediante un ciclo iterativo è possibile <b>ottimizzare</b> le scelte.</p> <p>É possibile progettare un'opera che realmente segua i canoni dell'ecosostenibilità</p>	<p>É possibile verificare il livello di <b>soddisfaccimento</b> specie nel caso in cui tali obiettivi siano derivati da un processo di concertazione in fase di screening.</p> <p>É possibile verificare se per gli obiettivi strategici il valutatore ritiene che sia stato <b>perseguito l'obiettivo</b> auspicabile</p>
Come usare il risultato	
In sede progettuale	In sede di valutazione
<p><b>Implementando il progetto</b> per questi aspetti in cui oggi troviamo difficoltà a compilare la matrice degli indicatori.</p> <p>Incrementare la sensibilità del proponente e del progettista verso scelte coerenti con principi dello <b>sviluppo sostenibile</b>.</p>	<p>Adeguatezza al caso di "<b>grandi opere</b>" in cui lo studio di sostenibilità diviene essenziale prima di affrontare la valutazione dei singoli impatti.</p> <p><b>Contributo alle scelte per l'adeguamento della norma</b></p>

Figura 3.12 – Metodi di interpretazione ed utilizzo dei risultati

### 3.2.1.4 Il risparmio energetico in fase di progettazione

In fase di progettazione vengono adottate 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 3.13 - Esempio di dotazione impiantistica in galleria

### 3.2.1.5 La sicurezza nella progettazione delle 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", l'ANAS ha reso pratica l'applicazione del D.Lgs. 264/06, 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, inteso come manuale per la buona progettazione della sicurezza nelle gallerie stradali, supera gli ambiti del D.Lgs., che 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.

### 3.2.2 La valutazione d'impatto ambientale

GRING.1>  
S01, S09

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 esaminano inoltre le strategie illustrate nei SIA 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 2011.

# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

**Tabella 3.2 – Progetti in fase autorizzativa al 31-12-2011**

Progetto	Livello di progetto	Procedura autorizzativa	Data inizio procedura
<b>VERIFICA DI ASSOGETTABILITÀ ALLA PROCEDURA VIA (ART. 20 D.Lgs 152/06 e s.m.i.)</b>			
Autostrada Grande Raccordo Anulare di Roma - Intervento realizzazione corsie complanari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca	P	Verifica di Assoggettabilità	01/06 2011
Sassari-Olbia Lotto 2 Modifica dello svincolo n.2 per Ozieri	P	Verifica di Assoggettabilità	16/11/2011
S.S. 182 delle Serre Calabre - tronco 5° lotto 4° svincolo di Gagliato svincolo di Satriano compresa la bretella per Satriano e Tronco 5° lotto 5° svincolo di Satriano - svincolo di Soverato - Richiesta di verifica di Assoggettabilità a VIA	P	Verifica di Assoggettabilità Regionale	08/11/2011
<b>PROCEDURA VIA E LOCALIZZAZIONE SU PROGETTI PRELIMINARI (ART. 165-183-184-185 D.Lgs 163/06)</b>			
S.S. 172 "dei Trulli" - Tronco Casamassima-Putignano	P	VIA regionale	15/12/2008
Itinerario Gela-Agrigento-Trapani - Tratto Trapani-Mazara del Vallo, variante alla S.S. 115 "Sud Occidentale Sicula" compresa tra lo svincolo "Birgi" sulla A29/dir e il collegamento alla S.S. 115 al km 48+000 in corrispondenza dell'abitato di Mazara del Vallo	P	VIA regionale	27/07/2004
Raccordo Salerno/Avellino Conferimento di caratteristiche autostradali compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7 Bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16 Tratto 1: dallo svincolo di Salerno all'intersezione A3-Raccordo per Avellino Stralcio 1 Tratto 2: dall'intersezione A30-Raccordo per Avellino allo svincolo di Solofra Tratto 3: Galleria Montepergola - Tratto 4: dallo sbocco Galleria Montepergola alla A16 (svincolo di Avellino Est) Stralcio 2	P	VIA	09/05/2008
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	VIA	01/02/2004
Collegamento Autostradale Caserta-Benevento e Bretella di collegamento con la Tangenziale di Benevento (S.S. 7) e la Variante di Caserta (S.S. 265)	P	VIA	01/12/2004
<b>PROCEDURA VIA SU PROGETTI DEFINITIVI (ARTT. 23-24-25-26 D.Lgs 152/06 e s.m.i.)</b>			
S.S. 16 "Adriatica" Variante tratto compreso tra il km 193+000 (Comune di Bellaria) ed il km 219+500 (Comune di Misano Adriatico)	D	VIA	15/02/2010
S.S. 4 Salaria Opere Infrastrutturali per il potenziamento ed il miglioramento funzionale degli svincoli di Rieti - Interventi A, B, e C	D	VIA regionale	2011
S.S. 17 "dell'Appennino Abruzzese ed Appulo-Sannitico". Tronco	D	VIA regionale	2011
S.S. 32 - S.P. 299 "Tangenziale di Novara"	D	VIA	29/04/2011
Raccordo Autostradale Siena-Firenze Messa in sicurezza dal km 0+000 al km 56+516. Tratto Siena-	D	VIA	05/05/2011
<b>PROCEDURA VIA SU PROGETTI DEFINITIVI (ART. 167 D.Lgs 163/06 e s.m.i.)</b>			
Accessibilità Valtellina: S.S. 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	VIA regionale	01/12 2010
<b>PROCEDURA VIA e VERIFICA DI OTTEMPERANZA SU PROGETTI DEFINITIVI (ART. 167 comma 7-185 D.Lgs 163/06 e s.m.i.)</b>			
Itinerario A12-Pontina-Appia "Corridoio intermodale integrato Pontino", tratte Roma (Tor de' Cenci)-Latina (Borgo Piave) e Cisterna-Valmontone con le opere connesse	D	Verifica di Ottemperanza	01/12 2010
Itinerario A12-Pontina-Appia "Corridoio intermodale integrato Pontino" Tratto compreso tra la A12 Roma-Civitavecchia e la Pontina località Tor de' Cenci Variante in nuova sede dal km 0.00 al km 5+400 del collegamento autostradale A2 Roma-Civitavecchia-Roma Pontina Tor de Cenci	D	VIA e Verifica di Ottemperanza	29/11/2011
S.S. 341 "Gallaratese" Tratto Nord e bretella di collegamento della S.S. 336 all'autostrada A8 in direzione Varese-A26	D	VIA e Verifica di Ottemperanza	02/12/2011

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

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 2011 risultavano attive procedure di verifica (verifica di ottemperanza di opere appaltabilità, verifica di attuazione, varianti).

**Tabella 3.3 – Procedure di verifica in corso al 31-12-2011**

Progetto	Livello di progetto	Procedura autorizzativa
<b>VERIFICA DI OTTEMPERANZA (ART. 185 D.Lgs. 163/06 e s.m.i.)</b>		
E78 S.G.C Grosseto-Fano Tratto Grosseto-Siena S.S. 223 "di Paganico" dal km 27+200 al km 30+038 Lotto 4	Definitivo	Verifica di Ottemperanza
S.S. 16 "Adriatica" Tronco Maglie-Otranto dal km 985+000 al km 999+100	Definitivo	Verifica di Ottemperanza
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria. Tronco 3, Tratto 2, Lotto 3 dal km 369+800 al km 383+000 Nuovo svincolo di Laureana di Borrello al km 378+113 e asta di collegamento alla Pedemontana di Gioia Tauro	Definitivo	Verifica di Ottemperanza
S.S. 1 bis (Nuova Aurelia) - Viabilità di accesso all'hub portuale di La Spezia Interconnessione tra i caselli dell'A12 e il porto - lotto 3 tra Felettino e il Raccordo Autostradale	Esecutivo	Verifica di Ottemperanza
S.S. 195 "Sulcitana" Tratto Cagliari-Pula Lotti 1 - 3 e Opera connessa Sud	Esecutivo	Verifica di Ottemperanza
<b>VERIFICA DI ATTUAZIONE (ART. 185 commi 6 e 7 D.Lgs 163/06) E VARIANTI (art.169 D. Lgs. 163/06)</b>		
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
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 2 dal km 108+800 (Viadotto Calore) al km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso) Proposta di variante utilizzo nuove aree quale siti di deponia per terre e rocce da scavo e materiali da demolizione (loc. Zanco)	Esecutivo	Variante ai sensi art.169 D.Lgs 163/09
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 2 dal km 108+800 (Viadotto Calore) al km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso) Proposta di variante utilizzo nuove aree quale siti di deponia per terre e rocce da scavo e materiali da demolizione (loc. Sirino)	Esecutivo	Variante ai sensi art.169 D.Lgs 163/09
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 2 dal km 108+800 (Viadotto Calore) al km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso) Variante per il ramo A dello svincolo di Lagonegro Sud	Esecutivo	Variante ai sensi art.169 D.Lgs 163/09
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 3 - Parte I dal km 139+000 al km 148+000	Esecutivo	Verifica di Attuazione
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 3 - Parte I dal km 139+000 al km 148+000 Variante per rettifiche geometriche di tracciato e ottemperanza alle prescrizioni espresse nel parere n.723 del 10/06/2011 del MATTM	Esecutivo	Variante ai sensi art.169 D.Lgs 163/09



# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 3 - Parte III dal km 173+900 al km 185+000	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 5 dal km 393+000 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (svincolo di Scilla escluso) Variante al Piano di Monitoraggio	Esecutivo	Variante ai sensi art.169 D.Lgs 163/09
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 5 dal km 393+000 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (svincolo di Scilla escluso) Variante relativa agli imbocchi nord della Galleria Naturale San Giovanni	Esecutivo	Variante ai sensi art.169 D.Lgs 163/09
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 5 dal km 393+000 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (svincolo di Scilla escluso) Variante relativa alla gestione terre e rocce da scavo Reimpiego del materiale di deposito Piani della Corona	Esecutivo	Variante ai sensi art.169 D.Lgs 163/09
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 6 dal km 423+300 (svincolo di Scilla incluso) al km 442+920 - tratto Campo Calabro-Reggio Calabria Conferimento materiali da scavo a deposito definitivo: richiesta Enti Terzi	Esecutivo	Variante ai sensi art.169 D.Lgs 163/08
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 6 dal km 423+300 (svincolo di Scilla incluso) al km 442+900	Esecutivo	Verifica di Attuazione
S.S. 106 "Jonica" Megalotto 1 Tratto Palizzi-Caulonia Lotti 6-7-8 compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica	Esecutivo	Verifica di Attuazione
S.S. 106 "Jonica" Megalotto 2 dallo svincolo di Squillace allo svincolo di Simeri Crichi e lavori di prolungamento della S.S. 280 "dei Due Mari"	Esecutivo	Verifica di Attuazione
S.S. 106 "Jonica" Variante di Nova Siri Tronco 9 dal km 414+080 al km 419+300 ex lotti 1-2-3-4 nei comuni di Nova Siri (MT) Rotondella (MT) e Rocca Imperiale (CS)	Esecutivo	Verifica di Attuazione
Variante esterna alla città di Lecce dall'innesto S.S. 613 all'innesto alla S.S. 16 Completamento funzionale con adeguamento alla sezione III CNR	Esecutivo	Verifica di Attuazione
Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19 Adeguamento a 4 corsie della S.S. 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 S.S. 640 "di Porto Emedocle" Tratto 2 dal km 44+400 al km 74+300 (svincolo A 19)	Esecutivo	Verifica di Attuazione
S.S. 675 "Umbro Laziale" Tratto Civitavecchia Viterbo Tronco 3 Lotto 1 Stralcio A compreso tra la S.S. 1/bis (km 21+500) e la S.P. Vetralla-Tuscania (km 5+800)	Esecutivo	Verifica di Attuazione
Accessibilità Valtellina: S.S. 38 "dello Stelvio" Variante di Morbegno - Lotto I Stralcio I - dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio	Esecutivo	Verifica di Attuazione



*Autostrada Catania-Siracusa - Imbocco sud Galleria San Demetrio*





## 3.2.3 La Mitigazione e la Compensazione

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

Talora si parla anche di Compensazione Ambientale, riferendosi ad opere di miglioramento ambientale che vanno a compensare gli impatti residui non mitigabili determinati dall'infrastruttura sull'ambiente; possono comprendere ad esempio, il rimboschimento in aree contigue a zone disboscate, la rinaturalizzazione di superfici degradate nel territorio interessato dall'opera, la realizzazione di interventi volti al miglioramento della fruizione del territorio (reti ciclopedonali) o alla valorizzazione dei beni culturali presenti.

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:

(I) Interventi di sistemazione a verde e di ingegneria naturalistica delle pertinenze stradali, delle opere d'arte e degli imbocchi delle gallerie;





*Ante Operam*



*Post Operam con mitigazioni*

*Figure 3.14 - Esempio di simulazione di inserimento paesaggistico di uno svincolo  
(Itinerario Palermo Agrigento – Tratto Palermo Lercara Friddi)*



*Ante Operam*

# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE



Post Operam con mitigazioni

Figura 3.15 - Esempio di simulazione di inserimento paesaggistico di un tratto in variante (Itinerario Palermo Agrigento - Tratto Palermo-Lercara Friddi).

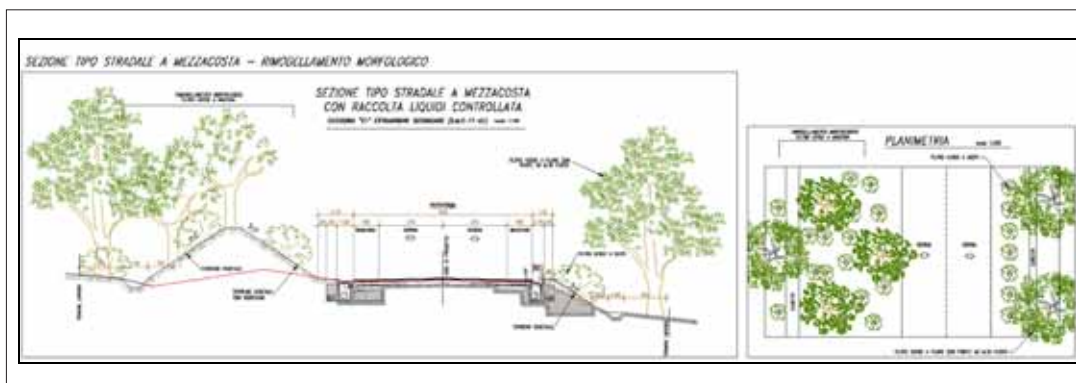
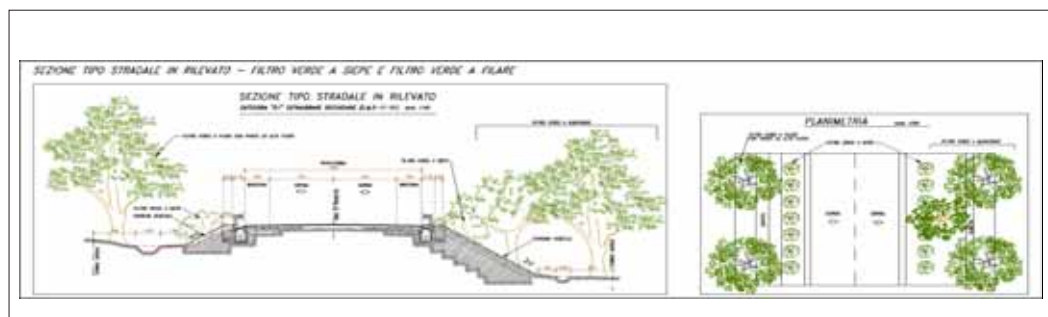


Figura 3.16 - Interventi di inserimento ambientale - sezioni tipo (Itinerario Palermo-Agrigento - Tratto Palermo-Lercara-Friddi).





Figura 3.17 - Esempio rinverdimento pile viadotto tramite lianose



Figura 3.18 - Esempio di sistemazione a verde di svincolo (Itinerario Palermo Agrigento – Tratto Palermo Lercara Friddi)

- (ii) Mitigazione del rumore attraverso l'utilizzo di asfalto fonoassorbente e barriere acustiche;



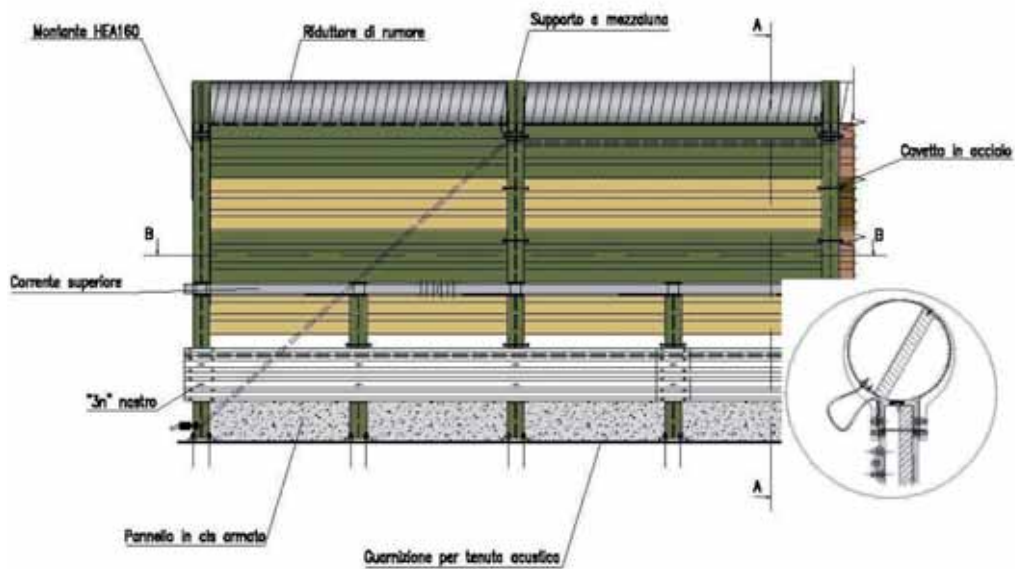


Figura 3.19 - Particolare barriera acustica integrata con particolare del riduttore di rumore sulla sommità.

- (iii) Riduzione inquinamento dell'aria mediante barriere vegetali antipolvere;
- (iv) Mantenimento della connettività tramite ecodotti e sottopassi faunistici;



Figura 3.20 - Esempio di sottopasso per fauna

(V) Trattamento delle acque di piattaforma con vasche di trattamento degli sversamenti accidentali e delle acque di prima pioggia.

## Il caso della S.S 16 “Adriatica” – Variante di Alfonsine

Nella fase di progettazione preliminare della Variante di Alfonsine, inserita nel più esteso itinerario in variante alla S.S. n° 16 “Adriatica”, al fine di scavalcare gli argini del fiume Santerno, coprendo una luce maggiore di 200 m. è stata scelta la tipologia del ponte strallato. Tale scelta deriva sia dalla volontà di enfatizzare la verticalità mediante un segno puntuale nel territorio sia dalla necessità di minimizzare l’impatto dell’opera sul SIC (Sito di Importanza Comunitaria) presente in corrispondenza del Santerno.



Figura 3.21 – Progetto preliminare S.S. 16 Variante di Alfonsine - Ponte Santerno

Una tipologia di ponte strallato consente infatti di superare il corso d’acqua e la riserva senza ricorrere all’ubicazione delle pile al suo interno. Questa singolarità doveva essere accentuata anche nelle forme evitando di utilizzare segni simmetrici e regolari. Si trattava, cioè, di porre un “landmark” nel territorio, una sorta di accento nella pianura romagnola. Per tali ragioni si è deciso di adottare la

# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

soluzione di antenna monolatera con strallatura non simmetrica. Questa struttura, che prevede "un'antenna" di supporto, implementa e valorizza un paesaggio sostanzialmente omogeneo, privo di elementi di rottura, con un elemento visivo di grande peso formale indicando anche un luogo di attenzione ambientale, naturalistica e paesistica.

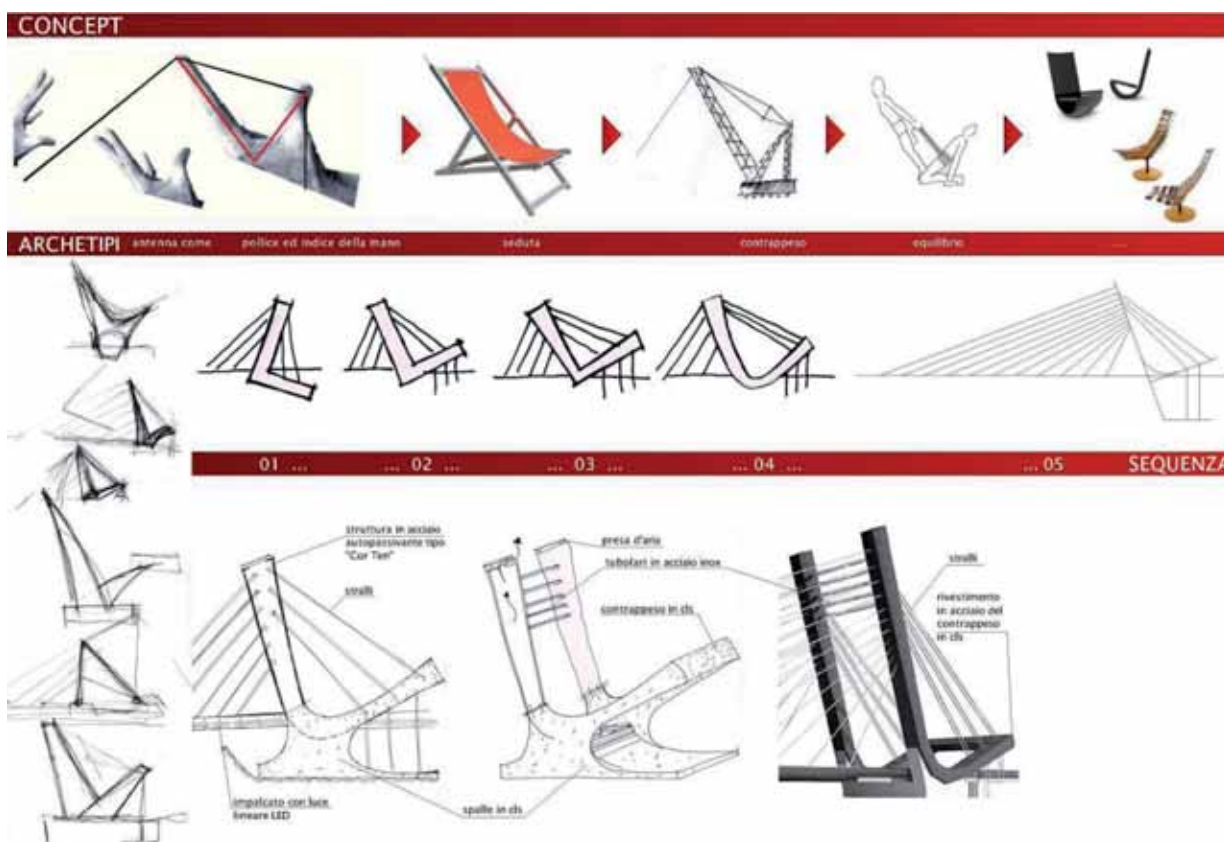


Figura 3.22 – S.S. 16 Variante di Alfonsine – Fasi dell'ideazione del Ponte Santerno



## 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 prima pioggia.

Tra le attività in corso, si ritiene più significativo riportare gli importi relativi alle opere di mitigazione e compensazione ambientale per gli interventi avviati all'appalto nel corso del 2011 con valori variabili dal 4% al 14%.

GRI\G3.1>  
S010

**Tab. 3.4 - Interventi oggetto di progettazione nel triennio 2009-2011**

Intervento	Importo lavori (milioni di €)	Importo opere di mitigazione ambientale (milioni di €)	Percentuale opere di mitigazione
S.S. 199 "Di Monti" - Lavori di adeguamento tra Olbia e lo svincolo con la S.S. 131 DCN - Intervento di potenziamento dell'aeroporto di Olbia, adeguamento della viabilità di accesso e opere connesse. Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari-Olbia. Lotto 9	37,8	2,7	7%
Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari-Olbia. Lotto 1	80,41	11,3	14%
Adeguamento al tipo B (4 corsie) dell'itinerario Sassari-Olbia. Lotto 0	52,1	3,7	7%
S.S. 675 Tronco 3° Lotto 1° Stralcio B - Stralcio funzionale fra lo svincolo di Cinelli e il nuovo svincolo di Monte Romano Est.	87,6	3,6	4%
Lavoro di adeguamento della S.S. 534 come raccordo autostradale - cat. B - Collegamento tra l'autostrada A3 (Firmo) e la S.S. 106 Jonica (Sibari)	119,9	8,9	7%
Lavori di costruzione della Variante di Palizzi della S.S.106 Jonica - 2° lotto	90,3	9,7	11%

## 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.

Nel corso del 2011 è stato redatto ed in corso di approvazione il testo da utilizzare come base per la redazione dei capitolati speciali d'appalto per lavori e servizi, all'interno del quale è stato inserito uno specifico articolo che disciplina gli aspetti legati al monitoraggio ambientale. In particolare, per i progetti al di sopra della soglia di 50 milioni di euro, sarà previsto l'obbligo per l'esecutore dei lavori di:

- predisporre e rispettare un Manuale di Gestione Ambientale dei cantieri;
- essere in possesso di un Sistema di Gestione Ambientale conforme ai criteri dello standard ISO 14001 o del regolamento EMAS;
- eseguire tutte le attività previste nel Progetto di Monitoraggio Ambientale;
- nominare un Responsabile Ambientale.

L'adozione di questo testo i capitolati speciali è prevista per l'inizio del 2012.

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



*Direttrice Perugia-Ancona - Svincolo di Gualdo Tadino*

## 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. 3.23 - Stazione di campionamento automatico per materiale particolato

La raccolta e l'analisi dei dati che avviene nel corso delle fasi antecedenti alla costruzione e durante la realizzazione dell'opera ha lo scopo 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; quella che avviene a seguito della realizzazione dell'infrastruttura ha l'obiettivo di verificare gli impatti ambientali intervenuti per effetto della realizzazione dell'opera; di accertare la reale efficacia dei provvedimenti posti in essere per garantire la mitigazione degli impatti sull'ambiente naturale ed antropico e di indicare eventuali necessità di ulteriori misure per il contenimento degli effetti non previsti.



# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

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 3.24 - Furgone attrezzato per il monitoraggio della qualità dell'aria*

La tabella seguente riporta l'elenco dei progetti per i quali al 31 dicembre 2011 era attivo il monitoraggio ambientale (ante operam/in itinere/post operam). Per ulteriori approfondimenti si veda il paragrafo 3.3.2.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

**Tabella 3.5 – Progetti con monitoraggio attivo al 31-12-2011**

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	In Opera
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	In Opera
Calabria	Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria dal km 173+900 al km 185+000 Macrolotto 3 - Parte III	In Opera
Calabria	Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 294+600 (svincolo di Altilia 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
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: S.S. 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 S.S. 640 "di Porto Empedocle" nel tratto dal km 9+800 al km 44+400	In Opera
Sicilia	Itinerario Agrigento-Caltanissetta -A19. Adeguamento a 4 corsie della S.S. 640 "di Porto Empedocle" nel tratto dal km 44+400 al km 74+300	Ante Operam
Calabria	S.S. 106 "Jonica" - Dallo svincolo di Squillace allo svincolo di Simeri Crichi e lavori di prolungamento della S.S. 280 "dei Due Mari" Megalotto 2	In Opera
Calabria	S.S. 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	S.S. 675 "Umbro-Laziale" Tratto compreso tra la S.S. 1BIS (km 21+500) e la S.P. Vetralla-Tuscania (km 5+800) tronco 3° - lotto 1°, stralcio A	Post Operam
Puglia	Variante esterna alla città di Lecce dall'innesto S.S. 613 all'innesto alla S.S. 16	Post Operam



# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

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.

Le esperienze ad oggi condotte da ANAS nell'ambito della progettazione dei Piani di Monitoraggio Ambientale, hanno suggerito l'opportunità di formalizzare un modello dati standard da utilizzare per tutti gli interventi di realizzazione di nuove opere.

Questo, oltre a consentire economia ed efficacia di gestione del singolo monitoraggio, garantisce l'immediata intelligibilità delle informazioni da parte di tutti gli attori coinvolti nel processo ed il massimo riutilizzo dei dati acquisiti, sia per la caratterizzazione del territorio che per la progettazione dell'inserimento ambientale di altre infrastrutture.

Il riuso delle misure ambientali e territoriali, peraltro, costituisce un significativo vantaggio per l'implementazione di analisi geostatistiche per la definizione dei range di variabilità naturale dei parametri o per la loro stima indiretta o predittiva. Lo studio eseguito ha portato alla definizione di un primo modello dati a valenza generale, ancorché di struttura complessa, a causa della ricchezza dei parametri di interesse, della loro correlazione, variabilità spaziale e temporale, qualità e diversa modalità di acquisizione. Il modello dati formalizzato è stato applicato, a titolo sperimentale, alla gestione dei dati del monitoraggio ambientale di un'infrastruttura stradale in corso di realizzazione, quale il tronco Squillace-Simeri Crichi della S.S. 106 "Jonica" in Calabria. La completa generalizzazione del modello logico impostato, nonché la sua normalizzazione, necessarie a garantirne la possibilità di piena implementazione a tutti i Piani di Monitoraggio, è attualmente ancora in corso di studio.

In virtù della significatività tecnico-scientifica di queste attività di studio, ANAS è l'unico Soggetto Proponente italiano che partecipa al Gruppo di Lavoro che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, insieme ad ISPRA, sta costituendo allo scopo di aggiornare le Linee Guida nazionali relative al monitoraggio ambientale delle opere soggette a VIA.



## 3.3 I cantieri ed il rapporto col territorio

Attraverso l'appalto delle attività di costruzione e manutenzione delle strade, il rapporto di ANAS col territorio rimane forte, grazie anche all'opera svolta dai Compartimenti per la viabilità, che coordinano e presidiano le attività a livello locale.

Nei paragrafi successivi sono riportate le descrizioni di quattro cantieri particolarmente significativi per le attività di monitoraggio ambientale svolte o in programma e per il loro legame col territorio; da ultimo, si descrive l'attività del compartimento di Aosta, con particolare attenzione alle interazioni con l'ambiente.

### 3.3.1 Il cantiere di Etroubles

Il paese di Etroubles, in Valle d'Aosta, è attraversato dalla Strada Statale 27 che collega la città di Aosta con la Svizzera, tramite il passo e il traforo del Gran San Bernardo.

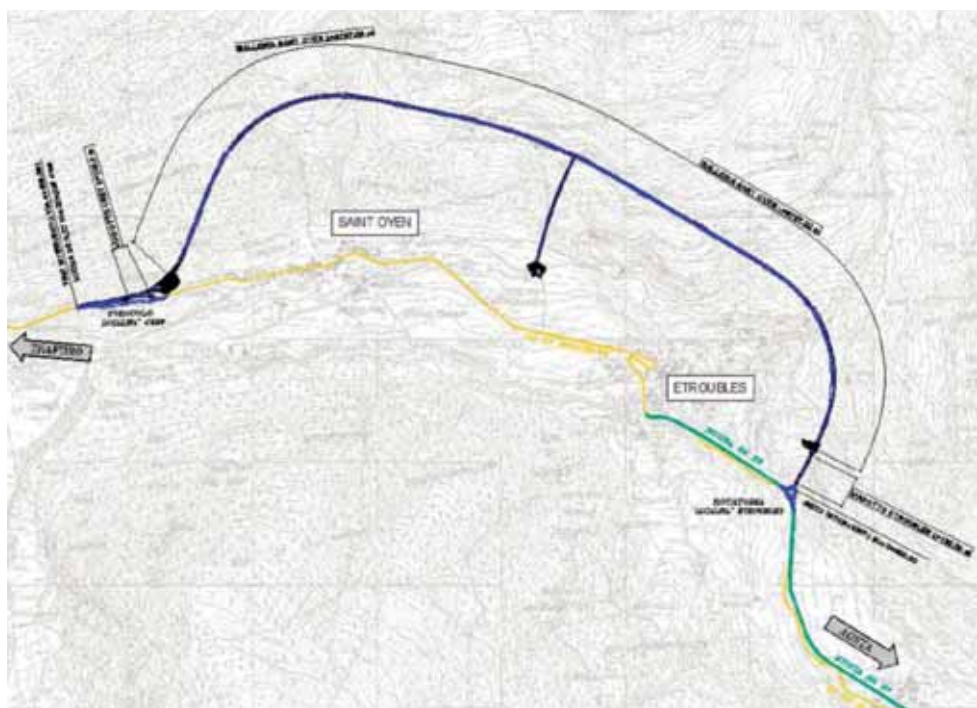


Figura 3.25 – Corografia dell'intervento: in giallo l'attuale S.S. 27, in blu la galleria in costruzione.

Il tracciato attuale della S.S. 27 prevede l'attraversamento degli abitati di Etroubles e di Saint Oyen in condizioni disagiate, in particolare per il traffico pesante: le forti pendenze, la tortuosità del tracciato e l'impossibilità di allargare la sezione stradale a causa della vicinanza delle abitazioni causano problemi di sicurezza sia per gli abitanti che per gli utenti della strada.

Per questo motivo, e data l'importanza di questo collegamento internazionale, è stato deciso di realizzare una variante alla S.S. 27 per aggirare i paesi di Etroubles e Saint Oyen, scavando una galleria di circa 3900 m di lunghezza raccordata al tracciato attuale della strada tramite due viadotti.



*Figura 3.26 – Lo scavo della galleria principale*

Inoltre, in direzione trasversale rispetto alla galleria principale, è in corso di scavo una galleria di emergenza, che si diparte circa a metà della galleria principale e termina a monte dell'abitato di Etroubles.

Questa servirà come via di fuga dalla galleria o come accesso per mezzi di soccorso qualora si verificassero condizioni di emergenza.

Oltre a questa, all'interno della galleria principale è prevista la realizzazione di un cunicolo di emergenza al di sotto del piano stradale, accessibile da ingressi posti in corrispondenza delle piazzole di sosta lungo la galleria.



*Figura 3.27 – Lo scavo della galleria di emergenza*

I lavori sono iniziati nel luglio del 2011. A fine maggio 2012, l'avanzamento dei lavori è al 15%, con circa 100 operai impiegati. I lavori, iniziati dall'imbocco nord, si svolgono su tutti e tre i fronti contemporaneamente (imbocco nord, imbocco sud e imbocco della finestra di emergenza).

Lo scavo avviene con l'uso di esplosivo, con un avanzamento stimato di circa 20 metri a settimana, a cui si alternano le fasi di consolidamento della galleria. L'attività di costruzione richiede principalmente l'impiego di acciaio e cemento.

Il materiale roccioso di risulta dello scavo, detto sale marino, è depositato temporaneamente in apposite aree di stoccaggio interne al cantiere, ed è poi riutilizzato, in seguito alla frantumazione, in parte per la preparazione del calcestruzzo e la costruzione dei rilevati, e in parte per sistemazioni agro-forestali in varie aree della zona del cantiere, appositamente identificate in fase di progetto durante lo screening ambientale. Si prevede che il cantiere produrrà, in totale nel corso delle proprie attività, un volume di circa 800.000 m<sup>3</sup> di sale marino.



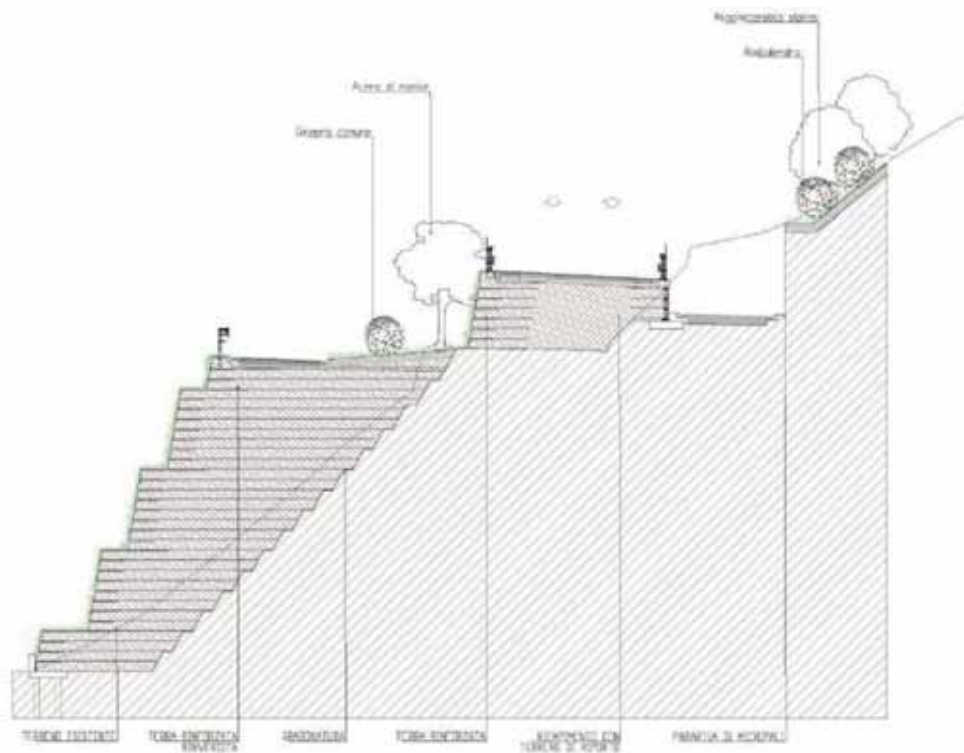


Figura 3.28 – Schema di progetto (in alto) e realizzazione (in basso) di terre rinforzate in corrispondenza dello svincolo Cret, costruite con il materiale di risulta dello scavo. La superficie esterna è stata realizzata in modo da poter essere colonizzata dalla vegetazione in modo naturale

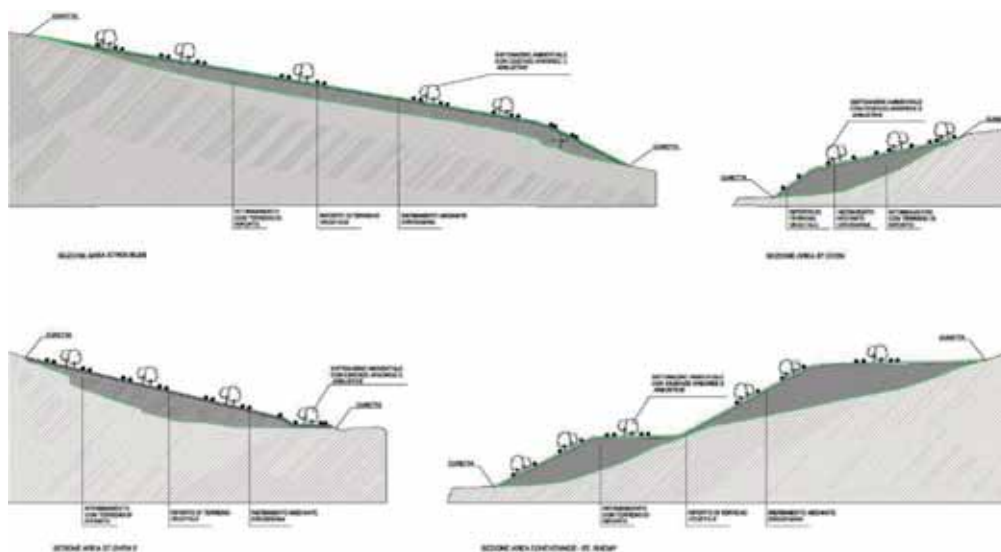


Figura 3.29 – Esempi delle sistemazioni agro-forestali previste

Le acque direttamente utilizzate dal cantiere sono prelevate dal torrente Artavanaz, per un volume di circa 300.000 m<sup>3</sup> all'anno nel 2011.

Gli scarichi idrici, recapitati nello stesso corpo idrico, risultano, tuttavia, essere molto più voluminosi in quanto comprensivi anche degli apporti meteorici di acqua estratta dalla galleria. Dato che la galleria si trova in pendenza in direzione nord-sud, in corrispondenza dell'imbocco nord si ha un notevole ingresso di acqua, che si accumula sul fronte di scavo e, entrando in contatto con le superfici di cantiere, si contamina e pertanto è necessario depurarla prima di restituirla all'ambiente.

Al fine di consentire un adeguato trattamento delle acque di scarico del cantiere, è presente un impianto di depurazione che consente che le caratteristiche dello scarico rispettino quanto previsto dalle prescrizioni normative e non compromettano la qualità del torrente. L'impianto di depurazione a servizio del cantiere garantisce dunque un'adeguata correzione del pH, una fase di chiariflocculazione ed una filtro-pressatura.



*Figura 3.30 – Flusso di acqua in ingresso all'impianto di depurazione*

Infine, per garantire che l'opera, una volta ultimata, abbia il minore impatto possibile sull'ambiente e sul territorio circostante, sono state previste una serie di misure di mitigazione.

In particolare, si citano le barriere fono-foto assorbenti lungo i viadotti di accesso alla galleria.





Figura 3.31 – Fotoinserimento del Viadotto Cret con le pareti fono-foto assorbenti

Nelle tabelle 3.6 e 3.7 sono riepilogate le stime dei principali impatti del cantiere, in termini di consumo di risorse e di rifiuti prodotti nel corso dell'anno 2011. In termini di consumi energetici, si sottolinea che l'approvvigionamento di elettricità avviene a media tensione, in tre differenti punti del cantiere, mentre l'imbocco nord della galleria è servito da un motogeneratore alimentato a gasolio.

Per le esigenze di riscaldamento della mensa e dei dormitori si impiega il GPL

**Tabella 3.6 – Principali impatti del cantiere di Etroubles per l'anno 2011: consumi energetici e di materie prime**

Consumi	Valore
Materie prime [t]	
di cui acciaio	19.389
di cui cemento	72.878
Gas di petrolio liquefatto (GPL) [l]	480.000
Gasolio [l]	3.892.500
Energia elettrica [kWh]	2.427.250
Acqua [m <sup>3</sup> ]	300.000

**Tabella 3.7 – Principali impatti del cantiere di Etroubles per l'anno 2011: rifiuti prodotti e scarichi delle acque**

Rifiuti/Scarichi	Valore
Scarico di acqua [m <sup>3</sup> ]	2.261.952
Oli esausti [kg]	8.314
Batterie esauste [kg]	699
Strofinacci, assorbenti filtranti [kg]	978
Filtri olio/aria [kg]	1.239
Ferro rottame (acciaio) [kg]	139.888
Sversamenti o altri incidenti ambientali	0

Nell'ambito dei lavori è previsto anche un piano di monitoraggio e controllo ambientale con particolare riferimento alle verifiche durante la fase di cantiere mediante l'effettuazione di una campagna di acquisizione dati.

Tra le varie componenti ambientali si è ritenuto necessario concentrare l'attenzione sulle matrici: acque, aria, suolo e sottosuolo, inquinamento acustico e vibrazionale, flora fauna vegetazione ecosistemi, stato fisico dei luoghi, Terre e rocce da Scavo (T&RS).

Le acque costituiscono la componente fondamentale del piano di monitoraggio. L'area attraversata dal tracciato insiste, infatti, all'interno di un ammasso roccioso dal complesso assetto strutturale, che concorre fortemente a determinare il regime idrologico ed idrogeologico delle acque di precipitazione meteorica. La preservazione della risorsa idrica assume quindi un ruolo non trascurabile, vista la captazione diffusa di affioramenti sorgentizi ed acque superficiali che la popolazione residente ha derivato per usi civili ed agricoli.

La tutela della componente idrica è volta pertanto a garantire due diverse finalità: la prima relativa alla conservazione del tessuto insediativo e socio economico dell'area, e la seconda volta a salvaguardare le risorse naturalistiche ed ambientali propriamente dette in un'area dalla forte vocazione turistica ricettiva stante la prossimità al valico del Gran San Bernardo col suo pregevole ecosistema protetto di alta quota (SITO SIC IT1205020 Saint Rhemy en Bosses).

Per una migliore comprensione del sistema delle acque della zona, si è ritenuto fondamentale assimilare alle conoscenze generali le informazioni contenute nel Piano di Tutela Delle Acque della Regione Valle d'Aosta. La verifica ed integrazione delle emergenze idrogeologiche definisce l'ambito di approfondimento cui circoscrivere le fasi successive del monitoraggio dei corpi idrici sotterranei.

Dal punto di vista delle acque superficiali, sebbene i punti di monitoraggio della rete ARPA Valle d'Aosta trovano la loro collocazione in aree lontane rispetto a quelle di interesse, i risultati riferenti

la qualità delle acque restituiscono un giudizio buono sul loro stato di conservazione, risultato che potrà verosimilmente essere applicato anche a valle dell'asta fluviale attenzionata, visto il limitato numero di pressioni antropiche esistenti.



Figura 3.32 – Studio dell'ARPA sulle condizioni dei corsi d'acqua della Valle d'Aosta

Per quanto riguarda invece la componente ambientale aria, il collegamento in previsione si svolge in un'area di rinomato pregio ambientale, in cui si apprezza un tessuto continuo di risorse naturali ottimamente conservate. Tra i ricettori che vedono maggiormente pregiudicate le condizioni di qualità dell'aria figurano verosimilmente quelli più vicini ai principali cantieri, o per i quali si apprezza un'evidente prossimità ai punti nodali del tracciato di progetto (rotatoria, finestra e sbocchi).

L'opera al vaglio essendo un progetto infrastrutturale complesso ha un'incidenza gravosa sulla componente suolo e sottosuolo, in particolare in relazione alle opere d'arte principali (viadotti, gallerie e rilevati) che richiederanno un grande lavoro per la movimentazione delle terre, e la possibile modificazione dell'assetto strutturale degli ammassi rocciosi; ciò potrebbe produrre effetti apprezzabili sull'assetto degli acquiferi in un'area dalle pregiate qualità idriche. Un altro aspetto preso in esame riguarda lo studio geomorfologico propriamente detto, e la caratterizzazione delle dinamiche di versante individuate diffusamente nel territorio, riferenti l'occorrenza di movimenti vari, dai crolli agli scorrimenti, dai dissesti gravitativi profondi di versante (DGPV) ai soliflussi.

Dal punto di vista del rumore, l'adeguamento della S.S. 27 porterà nel tratto oggetto del presente stralcio alla realizzazione di un importante by-pass viario rispetto ai limiti di servizio offerti dallo "stato di fatto" lungo la congestionata tratta passante per gli abitati di Etroubles e Saint Oyen.



# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

La variante quasi del tutto “segregata” in galleria si tradurrà in un sostanziale sgravio acustico rispetto allo stato attuale. Con riferimento ai limiti normativi imposti per la tipologia di strada oggetto dell'intervento è previsto il rilievo, in corso d'opera, di misure nei punti per i quali si è ritenuto necessario monitorare la caratterizzazione acustica.

Per quanto riguarda invece il monitoraggio delle vibrazioni, in questo particolare contesto, tale componente ambientale assume una valenza marginale, in relazione alla densità insediativa quasi nulla dell'area. Si sono, comunque, individuati i potenziali ricettori sensibili, da monitorare sia in condizioni di esercizio dell'infrastruttura, ma anche e soprattutto nel corso di esecuzione dei lavori. Infine, il monitoraggio della componente vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi sarà realizzato per censire le specie faunistiche e valutare gli impatti sulle preesistenze vegetali, in modo tale da ricostruire gli eventuali condizionamenti che la realizzazione dell'opera potrebbe indurre sull'ecosistema e sulle abitudini ed i comportamenti animali.

Si riporta in tabella 3.8 il riepilogo delle attività di monitoraggio ambientale previste in corso d'opera in cantiere e quelle programmate post operam. I dati così rilevati saranno correlati a quelli ante-operam di riferimento riportati negli elaborati di progetto afferenti la VIA e/o a quelli disponibili negli archivi delle strutture regionali competenti.

**Tabella 3.8 – Dettaglio delle attività di monitoraggio in corso d'opera e post operam per il cantiere di Etroubles**

COMP.	N° PUNTI	FASE	N° CAMPAGNE	QUANTITA'	DESCRIZIONE
IDRICO SUPERFICIALE (ASUP)	3	CORSO D'OPERA	24	72	FREQUENZA TRIMESTRALE Misure di Portata da eseguirsi con mulinello idrometrico o con metodo volumetrico o con metodo del galleggiante); Misure fisico-chimiche: temperatura dell'acqua, temperatura dell'aria, conducibilità elettrica, pH, ossigeno di sciolto, potenziale redox, materiale in sospensione; Campionamenti per determinazioni chimico-batteriologiche: pH, durezza totale, alcalinità, cloruri, solfati, azoto ammoniacale, nitriti, nitrati, conducibilità elettrica specifica, fosforo totale, ferro, ossidabilità al permanganato, calcio, magnesio, rame, cadmio, piombo, cromo, BERILLIO, BENZENE (E DERIVATI), composti organoalogenati, IPA, carica batterica a 36° e a 22°, coliformi totali, coliformi fecali, streptococchi fecali, Test di biotossicità, test Microtox basato sull'emissione di luminescenza dal parte del batterio Vibrio Fischeri, test con Daphnia Magna; , colore, COD, tensioattivi anionici; IBE
			1	1	RELAZIONE FINALE FASE CORSO D'OPERA
	3	POST OPERAM	4	12	N.° 1 CAMPAGNA TRIMESTRALE PER 12 MESI SUCCESSIVI IN ALL'ENTRATA IN ESERCIZIO DELL'OPERA Misure di Portata da eseguirsi con mulinello idrometrico o con metodo volumetrico o con metodo del galleggiante); Misure fisico-chimiche: temperatura dell'acqua, temperatura dell'aria, conducibilità elettrica, pH, ossigeno di sciolto, potenziale redox, materiale in sospensione; Campionamenti per determinazioni chimico-batteriologiche: pH, durezza totale, alcalinità, cloruri, solfati, azoto ammoniacale, nitriti, nitrati, conducibilità elettrica specifica, fosforo totale, ferro, ossidabilità al permanganato, calcio, magnesio, rame, cadmio, piombo, cromo, BERILLIO, BENZENE (E DERIVATI), composti organoalogenati, IPA, carica batterica a 36° e a 22°, coliformi totali, coliformi fecali, streptococchi fecali, Test di biotossicità, test Microtox basato sull'emissione di luminescenza dal parte del batterio Vibrio Fischeri, test con Daphnia Magna; , colore, COD, tensioattivi anionici; IBE
			1	1	RELAZIONE FINALE POST OPERAM

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

COMP.	N° PUNTI	FASE	N° CAMPAGNE	QUANTITA'	DESCRIZIONE
IDRICO SOTTERRANEO (ASOT)	1	CORSO D'OPERA	24	24	FREQUENZA TRIMESTRALE PIEZOMETRI: misura del livello statico.
	0		0	0	FREQUENZA TRIMESTRALE POZZI: misura del livello statico, prova di portata a gradini e sua interpretazione alla luce della teoria dell'equilibrio (metodo Dupuit Thiem), prova a portata costante, prova di risalita e interpretazione della prova secondo l'approccio Jacob, determinazione della trasmissività tramite la portata specifica.
	1		24	24	FREQUENZA TRIMESTRALE Sorgenti: misure di portata e curva di esaurimento
	3		24	48	FREQUENZA TRIMESTRALE Misure fisico-chimiche: misura di livello statico, temperatura dell'acqua, temperatura dell'aria, potenziale redox; Campionamenti per determinazioni chimico-batteriologiche: pH, durezza totale, alcalinità, cloruri, solfati, azoto ammoniacale, nitriti, nitrati, conducibilità elettrica specifica, fosforo totale, ferro, ossidabilità al permanganato, calcio, magnesio, rame, cadmio, piombo, cromo, BERILLIO, VANADIO, ANTIMONIO, SELENIO, composti organoalogenati, IPA, carica batterica a 36° e a 22°, coliformi totali, coliformi fecali, streptococchi fecali, residuo fisso, T.O.C., sodio, potassio, tetracloroetilene, manganese, arsenico, idrocarburi totali, solventi clorurati.
	1		1	1	RELAZIONE FINALE FASE CORSO D'OPERA
	1		4	4	FREQUENZA TRIMESTRALI DA SVOLGERE NEI 12 MESI SUCCESSIVI ALL'ENTRATA IN ESERCIZIO DELL'OPERA. PIEZOMETRI: misura del livello statico.
	0		0	0	N.° 1 CAMPAGNA MENSILE DA SVOLGERE NEI 12 MESI SUCCESSIVI ALL'ENTRATA IN ESERCIZIO DELL'OPERA. POZZI: misura del livello statico, prova di portata a gradini e sua interpretazione alla luce della teoria dell'equilibrio (metodo Dupuit Thiem), prova a portata costante, prova di risalita e interpretazione della prova secondo l'approccio Jacob, determinazione della trasmissività tramite la portata specifica.
	1		4	4	CAMPAGNA TRIMESTRALE DA SVOLGERE NEI 12 MESI SUCCESSIVI ALL'ENTRATA IN ESERCIZIO DELL'OPERA. SORGENTI: misura di portata e curva di esaurimento
	2		4	8	CAMPAGNA TRIMESTRALE DA SVOLGERE NEI 12 MESI SUCCESSIVI ALL'ENTRATA IN ESERCIZIO DELL'OPERA. Misure fisico-chimiche: misura di livello statico, temperatura dell'acqua, temperatura dell'aria, potenziale redox; Campionamenti per determinazioni chimico-batteriologiche: pH, durezza totale, alcalinità, cloruri, solfati, azoto ammoniacale, nitriti, nitrati, conducibilità elettrica specifica, fosforo totale, ferro, ossidabilità al permanganato, calcio, magnesio, rame, cadmio, piombo, cromo, BERILLIO, VANADIO, ANTIMONIO, SELENIO, composti organoalogenati, IPA, carica batterica a 36° e a 22°, coliformi totali, coliformi fecali, streptococchi fecali, residuo fisso, T.O.C., sodio, potassio, tetracloroetilene, manganese, arsenico, idrocarburi totali, solventi clorurati.
	1		1	1	RELAZIONE FINALE POST OPERAM
COMP.	N° PUNTI	FASE	N° CAMPAGNE	QUANTITA'	DESCRIZIONE
ATMOSFERA (TMO)	2	CORSO D'OPERA	36	72	CAMPAGNE DI 7 GG CON FREQUENZA BIMESTRALE Verranno eseguite le seguenti indagini: PTS, PM10, PM2.5, IPA, Monossido di carbonio, Ossidi di azoto, Biossido di zolfo, Ozono, Metalli pesanti, BTX; Velocità del vento, Direzione del vento, Umidità relativa, Temperatura, Precipitazioni, Pressione, Radiazione solare globale.
	1		1	1	REPORT CAMPAGNA
	1		1	1	RELAZIONE FINALE CORSO D'OPERA
	2	POST OPERAM	6	12	CAMPAGNE BIMESTRALI DI 7 GG DA SVOLGERE NEI 12 MESI SUCCESSIVI ALL'ENTRATA IN ESERCIZIO DELL'OPERA Verranno eseguite le seguenti indagini: PTS, PM10, PM2.5, IMPA, Monossido di carbonio, Ossidi di azoto, Biossido di zolfo, Ozono, Metallipendenti, BTX; Velocità del vento, Direzione del vento, Umidità relativa, Temperatura, Precipitazioni, Pressione, Radiazione solare globale.
	1		1	1	REPORT CAMPAGNA
	1		1	1	RELAZIONE FINALE POST OPERAM

# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

COMP.	N° PUNTI	FASE	N° CAMPAGNE	QUANTITA'	DESCRIZIONE
RUMORE (RUM9)	0		0	0	N.° 1 CAMPAGNA DI MISURA DI 24 ORE (TIPO LF) DA ESEGUIRSI UNA SEMESTRALMENTE. Verranno eseguite le seguenti indagini: Leq diurno e Leq notturno, livelli statici cumulativi L1-L10-L50-L90-L99 e time history.
	1		24	24	N.° 1 CAMPAGNA DI MISURA DI 24 ORE (TIPO LC) CON FREQUENZA TRIMESTRALE Verranno eseguite le seguenti indagini: Leq diurno e Leq notturno, livelli statici cumulativi L1-L10-L50-L90-L99 e time history.
	2	CORSO	24	48	N.° 1 CAMPAGNA DI MISURA (TIPO LM) SETTIMANALE CON FREQUENZA TRIMESTRALE Verranno eseguite le seguenti indagini: Leq settimanale, Leq diurno e Leq notturno, andamento temporale del Leq con tempo di integrazione pari a 10 min, Laeq nel periodo di massimo disturbo, LAeq con tempo di integrazione 1 ora, livelli cumulativi L1-L10-L50-L90-L99 e time history.
	1	D'OPERA	1	1	RELAZIONE FINALE CORSO D'OPERA
	2	POST	4	8	CAMPAGNA DI MISURA (TIPO TV) SETTIMANALE DA SVOLGERE CON FREQUENZA TRIMESTRALE NEI 12 MESI SUCCESSIVI ALL'ENTRATA I ESERCIZIO DELL'OPERA Verranno eseguite le seguenti indagini: Leq settimanale, Leq diurno e Leq notturno, andamento temporale del Leq con tempo di integrazione pari a 10 min, Laeq nel periodo di massimo disturbo, LAeq con tempo di integrazione 1 ora, livelli cumulativi L1-L10-L50-L90-L99 e time history.
	1	OPERAM	1	1	RELAZIONE FINALE POST OPERAM
COMP.	N° PUNTI	FASE	N° CAMPAGNE	QUANTITA'	DESCRIZIONE
VIBRAZIONI (VIBR)	2	CORSO	24	48	CAMPAGNE CON FREQUENZA TRIMESTRALE Verranno misurati i livelli di accelerazione della durata di 24 h
	1	D'OPERA	1	1	RELAZIONE FINALE CORSO D'OPERA
	0	POST	0	0	CAMPAGNE CON FREQUENZA ANNUALE DA ESEGUIRSI NELL'ARCO DELL'ANNO SUCCESSIVO ALLA FINE DEI LAVORI Verranno misurati i livelli di accelerazione della durata di 24 h
	0	OPERAM	0	0	RELAZIONE FINALE POST OPERAM
COMP.	N° PUNTI	FASE	N° CAMPAGNE	QUANTITA'	DESCRIZIONE
VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA (VE-FL-FA)	0		0	0	CAMPAGNE CON FREQUENZA ANNUALE Tipo A: mosaici di fitocenosi direttamente consumati dalle attività di cantiere.
	3		6	18	CAMPAGNE CON FREQUENZA ANNUALE Tipo B: monitoraggio dello stato fitosanitario dei singoli individui vegetali di pregio.
	3		6	18	CAMPAGNE CON FREQUENZA ANNUALE Tipo C: analisi floristica per fasce campione.
	3		6	18	CAMPAGNE CON FREQUENZA ANNUALE Tipo D: analisi delle comunità vegetali.
	2		6	12	CAMPAGNE CON FREQUENZA ANNUALE Tipo E: Analisi della fauna mobile terrestre
	2		6	12	CAMPAGNE CON FREQUENZA ANNUALE Tipo F: analisi quali-quantitativa delle comunità ornitiche.
	2	CORSO	6	12	CAMPAGNE CON FREQUENZA ANNUALE Tipo G: analisi dei popolamenti ittici.
	1	D'OPERA	1	1	RELAZIONE FINALE CORSO D'OPERA
	0		0	0	N.° 1 CAMPAGNA PER OGNI PUNTO ALL'ANNO PER I 3 ANNI SUCCESSIVI ALLA MESSA IN ESERCIZIO DELL'OPERA. Tipo A: mosaici di fitocenosi direttamente consumati dalle attività di cantiere.
	3	POST OPERAM	3	9	N.° 2 CAMPAGNE PER OGNI PUNTO ALL'ANNO PER I 3 ANNI SUCCESSIVI ALLA MESSA IN ESERCIZIO DELL'OPERA. Tipo B: monitoraggio dello stato fitosanitario dei singoli individui vegetali di pregio.



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

COMP.	N° PUNTI	FASE	N° CAMPAGNE	QUANTITA'	DESCRIZIONE
VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA (VE-FL-FA)	3	POST OPERAM	3	9	N.° 1 CAMPAGNA PER OGNI PUNTO ALL'ANNO PER I 3 ANNI SUCCESSIVI ALLA MESSA IN ESERCIZIO DELL'OPERA. Tipo C: analisi floristica per fasce campione.
	3		3	9	CAMPAGNE CON FREQUENZA ANNUALE DA ESEGUIRSI PER I 3 ANNI SUCCESSIVI ALLA MESSA IN ESERCIZIO DELL'OPERA. Tipo D: analisi mammiferi e micromammiferi
	2		3	6	CAMPAGNE CON FREQUENZA ANNUALE DA ESEGUIRSI PER I 3 ANNI SUCCESSIVI ALLA MESSA IN ESERCIZIO DELL'OPERA. Tipo E: Analisi della fauna mobile terrestre
	2		3	6	CAMPAGNE CON FREQUENZA ANNUALE DA ESEGUIRSI PER I 3 ANNI SUCCESSIVI ALLA MESSA IN ESERCIZIO DELL'OPERA. Tipo F: Analisi quali-quantitativa delle comunità ornitiche
	2		3	6	Tipo G: analisi dei popolamenti ittici. DA ESEGUIRSI PER I 3 ANNI SUCCESSIVI ALLA MESSA IN ESERCIZIO DELL'OPERA.
	1	1	1	RELAZIONE FINALE POST OPERAM	
COMP.	N° PUNTI	FASE	N° CAMPAGNE	QUANTITA'	DESCRIZIONE
STATO FISICO DEI LUOGHI (SFL)	5	CORSO D'OPERA	24	120	CAMPAGNE CON FREQUENZA SEMESTRALE Ricognizione fotografica dell'area di intervento finalizzata a documentare lo stato del bene, a verificare il rispetto delle indicazioni progettuali, del contenimento degli impatti in fase di cantiere e del contenimento delle condizioni minime di fruibilità del ricettore, anche durante le lavorazioni.
	1		1	1	RELAZIONE FINALE CORSO D'OPERA
	5	POST OPERAM	4	20	CAMPAGNE ANNUALI DA SVOLGERSI PER TRE ANNI DOPO IL TERMINE DELLE LAVORAZIONI. Ricognizione fotografica dell'area di intervento finalizzata a documentare lo stato del bene e dell'area interessata, da effettuarsi dopo un tempominimo ritenuto sufficiente per verificare l'effettiva efficacia e la buona riuscita degli interventi paesaggistico-ambientali.
	1		1	1	RELAZIONE FINALE POST OPERAM
COMP.	N° PUNTI	FASE	N° CAMPAGNE	QUANTITA'	DESCRIZIONE
SUOLO SOTTOSUOLO (SOT)	4	CORSO D'OPERA	6	24	CAMPAGNE CON FREQUENZA ANNUALE Verranno eseguite le seguenti indagini: pendenza, uso del suolo, micro rilievo, pietrosità, rocciosità affiorante, fenditure superficiali, vegetazione, stato erosivo, permeabilità, classe di drenaggio, subsytato pedogenico, colore, porosità, struttura, umidità, scheletro, tessitura, azoto totale, fosforo, assimilabile, pH, capacità di scambio cationico, carbonio organico, calcare attivo, metalli pesanti (cadmio, cobalto, cromo, manganese, nichel, piombo, rame, zinco), conducibilità elettrica. Trivellate con trivella pedologica a punta elicoidale, a diametro di 6 cm, fino ad 1,5 m di profondità e scavi mediante ruspa fino a 1,5 m di profondità.
	0		0	0	CAMPAGNE CON FREQUENZA TRIMESTRALE Lecture inclinometriche.
	1		1	1	RELAZIONE FINALE CORSO D'OPERA (SUOLO)
	0		1	0	RELAZIONE FINALE CORSO D'OPERA (SOTTOSUOLO)
	4	CORSO D'OPERA	1	4	N.° 1 CAMPAGNA ALL'ANNO PER I 3 ANNI SUCCESSIVI AL TERMINE DEI LAVORI. Verranno eseguite le seguenti indagini: pendenza, uso del suolo, micro rilievo, pietrosità, rocciosità affiorante, fenditure superficiali, vegetazione, stato erosivo, permeabilità, classe di drenaggio, subsytato pedogenico, colore, porosità, struttura, umidità, scheletro, tessitura, azoto totale, fosforo, assimilabile, pH, capacità di scambio cationico, carbonio organico, calcare attivo, metalli pesanti (cadmio, cobalto, cromo, manganese, nichel, piombo, rame, zinco), conducibilità elettrica. Trivellate con trivella pedologica a punta elicoidale, a diametro di 6 cm, fino ad 1,5 m di profondità e scavi mediante ruspa fino a 1,5 m di profondità.
	0		4	0	CAMPAGNE CON FREQUENZA TRIMESTRALE DA SVOLGERSI NEI 12 MESI SUCCESSIVI AL TERMINE DEI LAVORI (SOT) Lecture inclinometriche.
	1		1	1	RELAZIONE FINALE POST OPERAM (SUOLO)
	0		1	0	RELAZIONE FINALE POST OPERAM (SOTTOSUOLO)

## 3.3.2 I cantieri dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria

L'autostrada A3 Napoli-Reggio Calabria è una delle principali autostrade italiane. ANAS ha in gestione l'intera tratta che va da Salerno a Reggio Calabria, per un totale di 443 km. Ampia parte del tracciato si trova in un territorio caratterizzato da una conformazione orografica estremamente complessa, in cui l'inserimento di una infrastruttura così rilevante è stato ed è tuttora un'attività particolarmente difficile ed onerosa.

L'autostrada è stata costruita tra il 1964 e il 1972. L'assetto dell'epoca, tuttavia, prevedeva solo due corsie per senso di marcia e nessuna corsia di emergenza: questo, negli anni, ha provocato vari problemi per la sicurezza e l'utilizzo dell'autostrada, soprattutto negli affollati mesi estivi.

A partire dagli anni '90 è stato sviluppato un intenso programma di ammodernamento dell'autostrada, che prevede la totale riprogettazione e ricostruzione di lunghi tratti, al fine di garantire agli utenti condizioni di viaggio più sicure e confortevoli.



Figura 3.33 – Carta dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria

## 3.3.2.1 Il macrolotto 2

Il macrolotto 2 (ML2) si estende per 31 km, dal viadotto Calore, in provincia di Salerno, allo svincolo di Lauria Nord, in provincia di Potenza. Il tracciato, nella parte iniziale, determina il confine del Parco Nazionale del Cilento e del Vallo di Diano. I lavori in corso prevedono una ricostruzione pressochè totale di questo tratto autostradale, dato che il vecchio tracciato è caratterizzato da un andamento planimetrico particolarmente sinuoso, nel quale si susseguono brevi rettilinei e curve di raggio molto stretto. Per ovviare a questo problema, è stato necessario, in fase di progetto, prevedere un tracciato che si sviluppasse quasi esclusivamente in viadotto e galleria: dei 29,8 km di lunghezza del tracciato finale, 14,5 km si sviluppano in galleria naturale, 2,2 km in galleria artificiale e 12,4 km in viadotto.



Figura 3.34 – Lavori di costruzione del viadotto Malvo Nord

Le attività del ML2 sono sottoposte a monitoraggio ambientale, articolato in tre fasi: ante operam (la fase precedente all'inizio dei lavori), in corso d'opera (durante l'attività di costruzione) e post operam (per le tratte già aperte al traffico).





Figura 3.35 – Lavori di costruzione del viadotto Serra Sud

Il monitoraggio prevede il controllo degli impatti ambientali dei lavori sulle principali componenti ambientali coinvolte: acque superficiali e sotterranee; suolo e sottosuolo; terre e rocce di scavo; atmosfera; rumore e vibrazioni; vegetazione, flora e fauna; viabilità e traffico. Inoltre, gli scopi specifici del Progetto di Monitoraggio Ambientale:

- verificare l'impatto dell'opera sull'ambiente ed, in particolare, l'eventuale alterazione di quest'ultimo in relazione ai parametri considerati nel SIA e valutati al fine della compatibilità ambientale dell'opera (che si ipotizza potrebbero essere influenzati dalle attività di cantiere);
- controllare i valori di tali parametri in relazione alle soglie di attenzione e di allarme predefinite in fase di VIA in accordo con i limiti indicati dalla normativa vigente nonché con lo stato ante operam.

Questi aspetti sono rilevati in 74 punti, disposti lungo il tracciato autostradale e nelle aree naturali ed antropizzate limitrofe.



*Figura 3.36 – Il progetto di un “ecodotto” (o “ponte verde”) da realizzare come misura di mitigazione ambientale in corrispondenza dell’ex galleria Taggine*

### 3.3.2.2 Il macrolotto 3.3

Il macrolotto 3 (ML3.3) ricade all'estremità nord della provincia di Cosenza, nel tratto autostradale compreso fra lo svincolo di Campotenese e quello di Morano Calabro, per un totale di circa 11 km.

Si tratta di un percorso particolarmente significativo per la sua localizzazione: il tracciato si sviluppa all'interno del Parco Nazionale del Pollino, ad altitudini comprese tra 800 e 1020 m s.l.m. circa (le più alte di tutta l'A3).









# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Per le attività di cantiere è stato adottato un Sistema di Gestione Ambientale certificato secondo la norma internazionale ISO14001.

I lavori procedono ad un ritmo particolarmente sostenuto. Si prevede l'apertura totale di una carreggiata ammodernata su nuova sede per l'estate del 2012, sulla quale verrà spostato il traffico in entrambe le direzioni. La carreggiata Sud potrà quindi essere utilizzata come pista dei mezzi di cantiere al fine dell'ammodernamento della stessa. Una volta completato, su questa tratta saranno presenti 15 viadotti, per un totale di 2,2 km, e 5 gallerie, per un totale di 3 km circa per ogni carreggiata.

Il completamento globale dei lavori è previsto per il 31/12/2013, con un anno di anticipo rispetto a quanto previsto dal contratto (06/01/2015).

Rispetto al tracciato originario, sono previste due varianti di percorso, in corrispondenza delle gallerie Campotenese e Cerreta. Le nuove gallerie correggono due curve di raggio molto stretto, creando quindi un tracciato più rettilineo, sicuro e meno impattante visivamente. Come previsto dallo studio di impatto ambientale, le aree del versante su cui si trova il vecchio sedime autostradale saranno oggetto di interventi di rinaturalizzazione, per ripristinare le condizioni ambientali e paesaggistiche originarie.

Gli interventi di rinaturalizzazione, previsti da procedura VIA, sono attualmente in corso di progettazione di dettaglio ed approvazione. Tali realizzazioni, che riguardano principalmente il ripristino dei tratti dismessi e delle porzioni di territorio impattate dal tracciato originario, sono concordate d'intesa tra ANAS, Parco del Pollino, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero per i Beni e le Attività Culturali ed impresa esecutrice. È inoltre costante la collaborazione con il Corpo Forestale dello Stato, per la vigilanza sugli impatti delle attività di cantiere.

Nell'area interessata dai lavori, e in particolare sul versante al di sopra della galleria Colloredo, si trovano i ruderi dell'antico Monastero di Colloredo, datato XVI secolo, che fino all'inizio del XIX secolo è stato sede della Congregazione di Colloredo dell'Ordine eremitico degli Agostiniani. Durante lo svolgimento dei lavori per l'ammodernamento della galleria sottostante è stato quindi necessario prevedere opportuni accorgimenti per salvaguardare l'integrità del monumento; benchè al di fuori dei confini temporali del presente Bilancio, si segnala che è stata svolta, nel corso dei primi mesi del 2012, un'accurata campagna di monitoraggio delle vibrazioni generate dallo scavo. I risultati del monitoraggio hanno confermato che le vibrazioni indotte dai lavori sono rimaste abbondantemente sotto le soglie di allarme.



*Figura 3.38 – In primo piano, la galleria ed il Monastero di Colloredo (sopra di essa).  
Sullo sfondo, il viadotto di Caballa e la galleria Cerreta*

Questa attività è stata svolta nell'ambito del monitoraggio ambientale dell'intero cantiere, già previsto dal capitolato d'appalto, per il controllo dell'impatto delle attività del cantiere in termini di rumore, inquinamento atmosferico, flora, fauna, acque superficiali e profonde, suolo, paesaggio e stato fisico dei luoghi. Particolarmente approfondito è stato lo studio dell'effetto delle polveri sulla vegetazione, per analizzare eventuali problemi legati all'inibizione della fotosintesi, i controlli hanno, a tutt'oggi, restituito dati che non presentano alterazioni.

Le attività del cantiere sono organizzate tenendo conto della futura normativa dell'Unione Europea per il recupero ed il riciclo dei materiali: tutto il materiale derivante dalla demolizione dell'infrastruttura del vecchio tracciato viene il più possibile reimpiegato. Ad esempio, il calcestruzzo è riutilizzato per i sottofondi delle nuove sedi stradali o per la base delle pile dei viadotti. Le parti metalliche sono invece smontate e inviate a fonderia per essere riciclate.



Figura 3.39 – I giunti dei viadotti sono di tipo antisismico: la gomma di cui sono composti isola la struttura del viadotto dalle sollecitazioni meccaniche, orizzontali e verticali, dovute ai movimenti dell'eventuale sisma

Per quanto riguarda i consumi e i rifiuti prodotti dalle attività di cantiere durante il 2011, le principali categorie sono riepilogate nelle tabelle 3.9 e 3.10

Tabella 3.9 – Principali impatti del cantiere del ML3.3 per l'anno 2011: consumi energetici e di materie prime	
Consumi	Valore
Materie prime [t]	
di cui acciaio	20.621
di cui calcestruzzo	325.031
di cui bitumi	-
di cui inerti	2.246.950
di cui carta	2
Gas di petrolio liquefatto (GPL) [l]	110.000
Gasolio [l]	3.588.000
Energia elettrica [MWh]	210
Acqua [m <sup>3</sup> ]	16.212





**Tabella 3.10 – Principali impatti del cantiere del ML3.3 per l’anno 2011: rifiuti prodotti e scarichi delle acque.**

Rifiuti <sup>3</sup> [t]	Valore
Legno, inclusi imballaggi	357
Oli e grassi esausti	3
Strofinacci, assorbenti filtranti, filtri	1
Ferro e acciaio	1.114
Plastica, inclusi imballaggi	57
Miscele bituminose	92
Batterie	0,8
Altri materiali da costruzione e da demolizione	245
Altre tipologie di rifiuto	53

### 3.3.2.3 Il macrolotto 4b

Il macrolotto 4b (ML4b) coincide con il sesto ed il settimo degli originari 7 lotti funzionali, identificati per la Valutazione di Impatto Ambientale, sulla tratta Cosenza – Falerna. Il tracciato si estende per circa 18,5 km, dallo svincolo di Altilia a quello di Falerna, in un’area scarsamente antropizzata. Il nuovo tracciato, prevede una serie di varianti planoaltimetriche necessarie a ridurre i vizi dell’attuale tracciato (raggi di curvatura ridotta, mancanza di curve di transizione, ecc.); in particolare nel tratto terminale, è stato eliminato lo sfalsamento delle sedi esistenti al fine di garantire scambi di carreggiata che agevolano la gestione e l’esercizio dell’infrastruttura sia in caso di interventi manutentivi che per situazioni di emergenza. L’intero intervento inoltre, è stato progettato nell’ottica di migliorare l’inserimento paesaggistico dell’infrastruttura e mitigare al massimo l’impatto acustico generato dal traffico.

<sup>3</sup> Dati parziali.

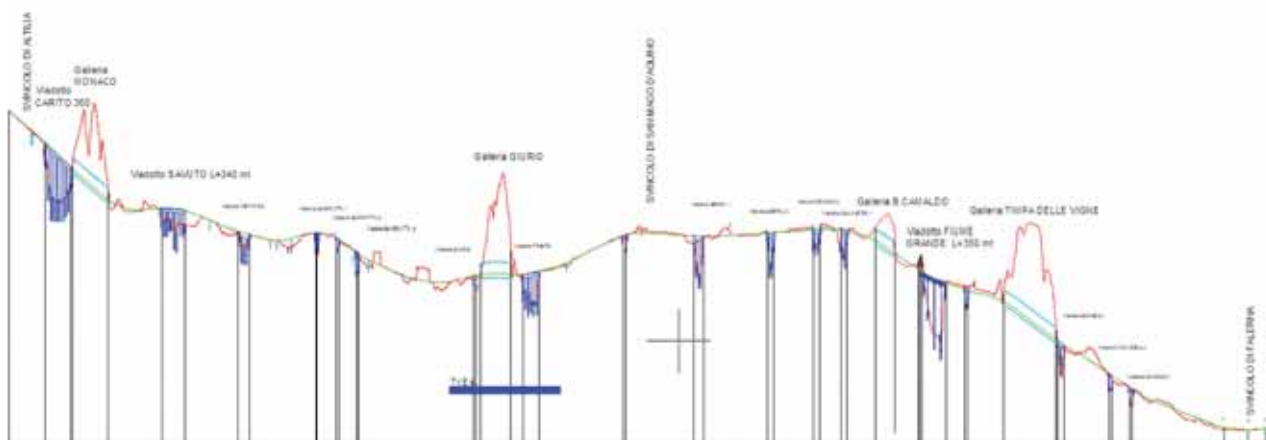


Figura 3.40 – Profilo altimetrico del ML4b

L'apertura al traffico di 15 km della sezione ammodernata è prevista contestualmente alla pubblicazione di questo Bilancio. L'ultimazione complessiva dei lavori, incluse le opere di rinaturalizzazione delle aree di cantiere e di deposito, è invece prevista per il marzo 2013. Anche questo intervento è stato adottato un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri certificato secondo la norma internazionale ISO14001.

Visto l'elevato valore paesaggistico di quest'area, gli interventi di mitigazione ambientale hanno particolare importanza. I principali sono sintetizzati di seguito:

- componente rumore: oltre alla maggiore estensione del tracciato in galleria, è prevista l'installazione di circa 1450 m lineari di barriere fonoassorbenti e la posa di asfalto drenante fonoassorbente (nell'infrastruttura originaria non era presente nessuna opera di mitigazione acustica).
- sistemazione dei versanti, è stata adottata l'innovativa tecnologia dei Prati Armati®, che impiega piante erbacee perenni con radici profonde e resistenti, e il soil nailing, che prevede la chiodatura del versante, la posa di reti di contenimento e l'idrosemia. Le piantumazioni (con specie autoctone variabili in base alle condizioni climatico-territoriali interessate) completano il quadro delle sistemazioni a verde.
- prevenzione del rischio idraulico, è da segnalare l'intervento in corrispondenza dello svincolo di Falerna, area, che negli ultimi decenni è stata intensamente urbanizzata generando una forte compromissione del reticolo idrografico e numerosi problemi

# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE



connessi al deflusso in concomitanza di precipitazioni particolarmente intense. In un'ottica di prevenzione e di messa in sicurezza del territorio, è stato quindi deciso di posizionare in corrispondenza dello svincolo di Falerna una serie di vasche di laminazione delle acque: tali vasche potranno riempirsi nei periodi di piena, per poi rilasciare una portata di acqua controllata e limitata, evitando in questo modo lo straripamento dei corsi d'acqua che attraversano il centro abitato. Il tempo di ritorno considerato nel dimensionamento del progetto è di 200 anni.

- A completamento del quadro riguardante la protezione dei sistemi idrici, si segnala l'installazione lungo il tracciato di una serie di vasche per la raccolta ed il trattamento delle acque di prima pioggia che dilavano la piattaforma autostradale e solitamente si miscelano a sostanze inquinanti depositate sulla pavimentazione stradale e di conseguenti disoleatori.

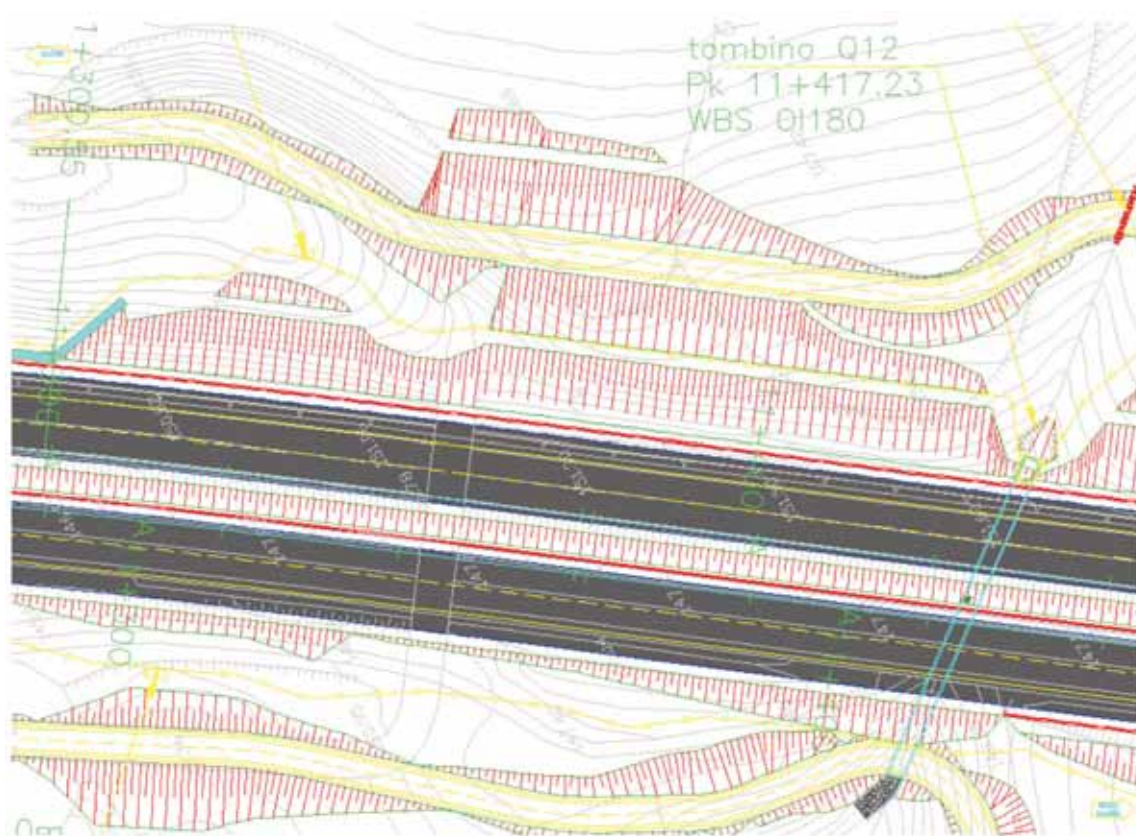






Figura 3.41 - Sistemazione del versante con la tecnica dei Prati Armati®: tavola di progetto e fotografia ad intervento ultimato



*Figura 3.42 - La costruzione del sistema di vasche di laminazione presso lo svincolo di Falerna (a sinistra); la situazione attuale di uno dei corsi d'acqua (Valeo 2) che attraversano l'abitato, pericolosamente compromesso da una edificazione selvaggia (a destra)*

La maggior criticità ambientale riscontrata nell'attività del cantiere è avvenuta durante l'esecuzione delle perforazioni della galleria Giurio. Si tratta di un caso molto simile a quello descritto per il cantiere di Cesana-Claviere (S.S. 24 "del Monginevro") nell'edizione dello scorso anno del Bilancio di Sostenibilità ANAS.

Le attività d'indagine eseguite all'avvio dei lavori di realizzazione della galleria in sede di perforazione dei tiranti di ancoraggio della paratia d'imbocco hanno rilevato la presenza di fibre di amianto<sup>4</sup> in fase aerodispersa con una concentrazione superiore ai valori limite.

I lavori sono stati immediatamente sospesi in data 9 ottobre 2009 avviando, al contempo, una campagna di indagini integrative le cui risultanze hanno confermato la presenza di fibre in concentrazione superiore alla norma.

La presenza di dette fibre è emersa solo a seguito dell'attività di perforazione dell'ammasso mentre tutte le altre indagini effettuate preliminarmente a tali lavorazioni avevano fornito concentrazioni di fibre inferiori ai limiti d'allarme. Allo stato, per consentire il prosieguo dei lavori si è dato corso alla progettazione di un intervento conservativo del tratto di autostrada esistente nella zona interessata con mantenimento del tracciato e delle strutture, limitandosi ad una serie di interventi di manutenzione della pavimentazione e degli impianti, in attesa di una riprogettazione completa dell'intervento.

Si tratta infatti di una decisione complessa, dato che le uniche alternative possibili al mantenimento del tracciato esistente sono lo scavo della galleria come previsto, con costi più che decuplicati per garantire la sicurezza di lavoratori e popolazione, oppure la costruzione di un viadotto di notevole lunghezza per oltrepassare totalmente questo tratto, con un impatto paesaggistico-ambientale rilevante.

Tali soluzioni consentiranno di superare in via definitiva i rischi di dispersione di amianto legati all'esecuzione dei lavori di ammodernamento.

---

<sup>4</sup> L'amianto è un insieme di minerali del gruppo dei silicati. 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. L'impiego dell'amianto è fuori legge in Italia dal 1992 (Legge n. 257).

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. 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.



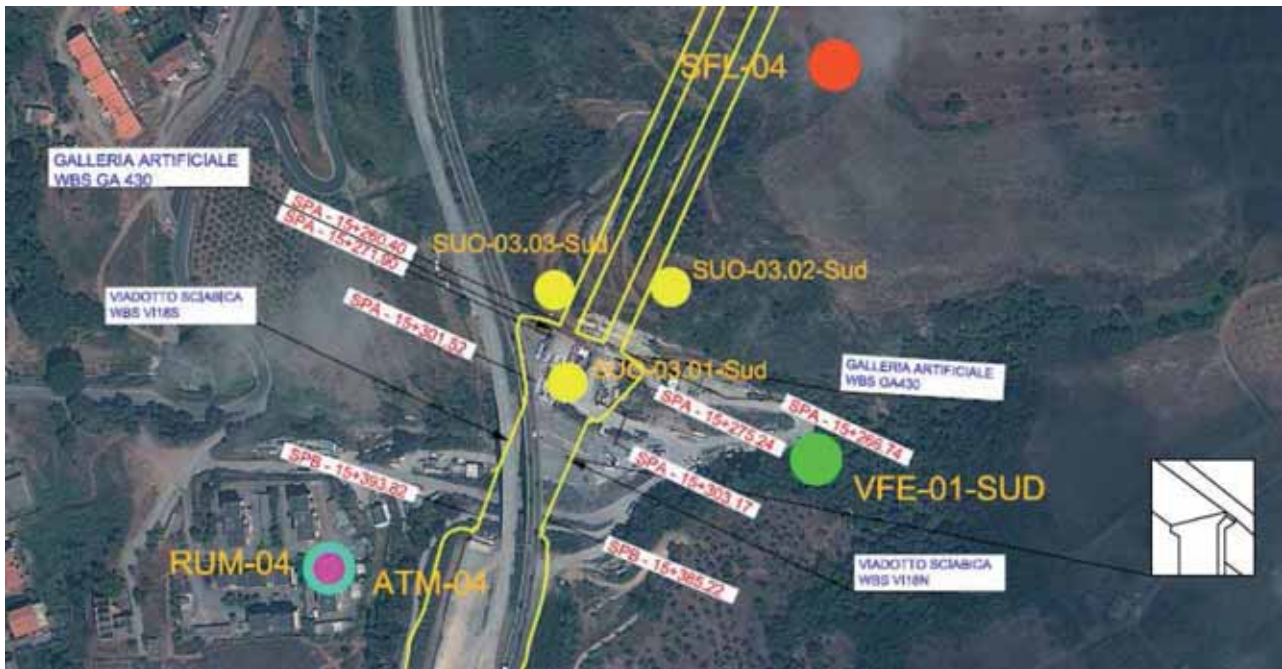


Figura 3.43 – Stralcio del Piano di Monitoraggio Ambientale: recettori ambientali in prossimità dell'abitato di Falerna

Il monitoraggio ambientale in esecuzione tiene conto, oltre che della problematica dell'amianto - allo stato in seguito alla sospensione delle lavorazioni per lo scavo della galleria non si registrano dispersioni di fibre di amianto - e del rumore già descritti, dell'impatto delle attività del cantiere sul sistema idrico (superficiale e sotterraneo), sull'atmosfera, sulla fauna, sulla vegetazione e sullo stato fisico dei luoghi. I punti recettori più importanti si trovano in corrispondenza delle zone più urbanizzate (svincolo di Falerna-Nocera Terinese), che sono le più prossime ai lavori in corso. In ogni caso, i dati rilevati dalle campagne di misura che indicavano dei superamenti dei limiti di norma oltre alle segnalazioni pervenute, hanno portato all'adozione di interventi mitigativi da parte del Contraente Generale, intensificando gli accorgimenti necessari a ridurre al minimo l'impatto sulla popolazione.

Si segnala che tutte le risultanze dei monitoraggi ambientali sono accessibili via internet dai responsabili del cantiere, da ANAS e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare; nel prossimo futuro è prevista l'estensione dell'accessibilità anche al pubblico, in un'ottica di trasparenza e condivisione delle informazioni.



Figura 3.44 – Stazione mobile di monitoraggio ambientale: punto di misurazione degli inquinanti atmosferici: SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, particolato (PTS, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>), PT<sub>x</sub>

I dati quantitativi dei consumi e dei rifiuti prodotti dalle attività di cantiere durante il 2011, sono riportati nelle tabelle 3.11 e 3.12 nella tabella 3.13 si riportano invece i dati relativi a recupero e riciclo/riutilizzo di materiali ed acqua.

**Tabella 3.11 – Principali impatti del cantiere del ML4b per l'anno 2011: consumi energetici e di materie prime**

Consumi	Valore
Materie prime [t]	172.155
di cui acciaio	18.205
di cui calcestruzzo	48.425
di cui bitumi	105.446
di cui rame	70
di cui carta	9
Gas di petrolio liquefatto (GPL) [l]	10.534
Gasolio [l]	7.091.160
Energia elettrica [MWh]	4.407
Acqua [m <sup>3</sup> ]	73.440

**Tabella 3.12 – Principali impatti del cantiere del ML4b per l'anno 2011: rifiuti prodotti**

Rifiuti <sup>5</sup> [t]	Valore
Carta e cartone	14
Fanghi da acque reflue o fosse settiche	24
Legno, inclusi imballaggi	27
Oli e grassi esausti	3
Strofinacci, assorbenti filtranti, filtri	0,05
Ferro e acciaio	13
Plastica, inclusi imballaggi	39
Altre tipologie di rifiuto	53

**Tabella 3.13 – Principali impatti evitati del cantiere del ML4b per l'anno 2011: recupero e riutilizzo di acqua e materiali**

Materiali recuperati e reimpiegati [t]	Valore
Fresato d'asfalto	120.185
Ricicli idrici [m <sup>3</sup> ]	
Acqua recuperata e riciclata nei processi costruttivi	4.930

### 3.3.3 Il compartimento di Aosta

Il ruolo dei Compartimenti è fondamentale per il buon esito dell'attività di ANAS. Ai Compartimenti compete infatti la gestione diretta delle strade: manutenzione ordinaria, straordinaria e controllo dell'attività dei cantieri per la costruzione di nuove strade.

In particolare, in questa edizione del Bilancio è stato scelto di descrivere l'attività del compartimento di Aosta, che gestisce le strade della regione Valle d'Aosta.

In Valle d'Aosta, ANAS ha la responsabilità della gestione e manutenzione di tre strade:

- la S.S. 26 che attraversa tutta la regione, dal confine con il Piemonte fino al passo del Piccolo San Bernardo;
- la S.S. 26dir, che si dirama dalla S.S. 26 in località Pré-Saint-Didier e termina al traforo del Monte Bianco;
- la S.S. 27 del Gran San Bernardo, che ha origine dalla S.S. 26 nel capoluogo valdostano e prosegue lungo tutta la valle del Gran San Bernardo sino all'omonimo passo.

<sup>5</sup> Dati parziali.



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Per un totale di circa 150 km, di cui 5 in galleria. Nella maggior parte dei casi, si tratta di strade di notevole importanza perché si trovano su itinerari internazionali, verso la Francia (traforo del Monte Bianco e passo del Piccolo San Bernardo) o la Svizzera (traforo e passo del Gran San Bernardo, si veda anche il paragrafo dedicato al cantiere di Etroubles).



Figura 3.45 – L'ingresso del compartimento di Aosta



Figura 3.46 – Il collegamento con la Svizzera: bivio lungo la S.S. 27 per il Traforo e il Passo del Gran San Bernardo

# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

Dal punto di vista degli impatti ambientali, gli aspetti più significativi nell'attività dei Compartimenti riguardano il consumo di materie prime, l'utilizzo di energia elettrica per l'illuminazione, il consumo di combustibili fossili per il riscaldamento degli edifici e per gli automezzi di servizio ed infine i rifiuti prodotti dalle attività degli uffici dei Compartimenti e dalla manutenzione delle strade.

In particolare, per quanto riguarda il compartimento di Aosta i consumi di materie prime e di energia sono riassunti in tabella 3.14. Non sono invece disponibili informazioni relative alla produzione di rifiuti.

**Tabella 3.14 – Consumi energetici e di materie prime del compartimento di Aosta per l'anno 2011**

Voce di consumo	Valore
Energia elettrica [kWh]	1.361.419
<i>di cui per illuminazione degli edifici</i>	83.658
<i>di cui per illuminazione delle strade e delle gallerie</i>	1.277.761
Gas naturale [m <sup>3</sup> ]	16.034
Gasolio per autotrazione [L]	34.876
<i>di cui per autovetture</i>	6.512
<i>di cui per mezzi d'opera</i>	28.364
Acqua [m <sup>3</sup> ]	538
Carta per gli uffici [kg]	2.131
<i>di cui fogli di formato A4</i>	1.800
<i>di cui fogli di formato A3</i>	240
<i>di cui rotoli di carta per plotter</i>	91
Sali fondenti [t]	157
Conglomerato bituminoso [t]	3.855

È importante specificare che la totalità delle attività di manutenzione ordinaria è affidata a società esterne, pertanto i dati dei consumi rappresentano solo quanto acquistato e utilizzato direttamente da ANAS. Questo è particolarmente significativo per il consumo di sali fondenti, il cui impiego nei mesi invernali è fondamentale per garantire la percorribilità e la sicurezza delle strade: il dato riportato si riferisce alla sola quota parte approvvigionata direttamente da ANAS e non comprende quanto acquistato dagli appaltatori. Il dato del consumo del conglomerato bituminoso, invece, corrisponde al consumo diretto degli appaltatori, e corrisponde ai lavori di ripavimentazione di circa 8 km di strade effettuata nel 2011.

## 3.4 I trasporti e la logistica

Il parco macchine di ANAS comprende mezzi sia ad uso dei dipendenti per spostamenti operativi, 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).

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). A partire dall'anno 2008, le autovetture sono state approvvigionate in regime di noleggio con riferimento alle Convenzioni Consip, salvo i casi in cui vi era la necessità di permutare le vetture di proprietà, ipotesi, questa, non consentita dalle suddette Convenzioni. ANAS ha, infatti, avviato nel corso degli ultimi anni un processo di esternalizzazione della flotta aziendale, giunto ormai a conclusione. L'esigenza di dismettere il parco auto in regime di proprietà, quindi, ha costituito il fattore determinante nella decisione di procedere con autonome iniziative negoziali, potendosi concentrare in un unico momento le due attività di acquisizione e cessione degli autoveicoli.

La tabella seguente contiene le relative informazioni di dettaglio.



# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

	Gas naturale	Benzina	Gasolio (diesel)	Totale	Vita Utile media (anni)
Autovetture	0	0	486	486	3,5
Motoscooter	0	12	0	12	7
Mezzi speciali					
Autocarri	0	0	696	696	15
Autofurgoncini	0	0	731	731	5
Autofurgoni	0	0	42	42	7
Automezzi portattrezzi	0	0	63	63	15
Autopromiscui	6	0	611	617	7
Autosoccorso	0	0	39	39	15
Autospazzatrici	0	0	42	42	15
Carrelli elevatori	0	0	44	44	15
Frese frontali	0	0	97	97	25
Pale caricatrici	0	0	154	154	15
Pullman	0	0	2	2	-
Trattori	0	0	203	203	15
<b>Totale</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>3.210</b>	<b>3.228</b>	<b>-</b>

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



Figura 3.47 – Flotta aziendale ANAS suddivisa per tipologia di combustibile

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

A seguire si presentano alcuni confronti con gli anni precedenti.

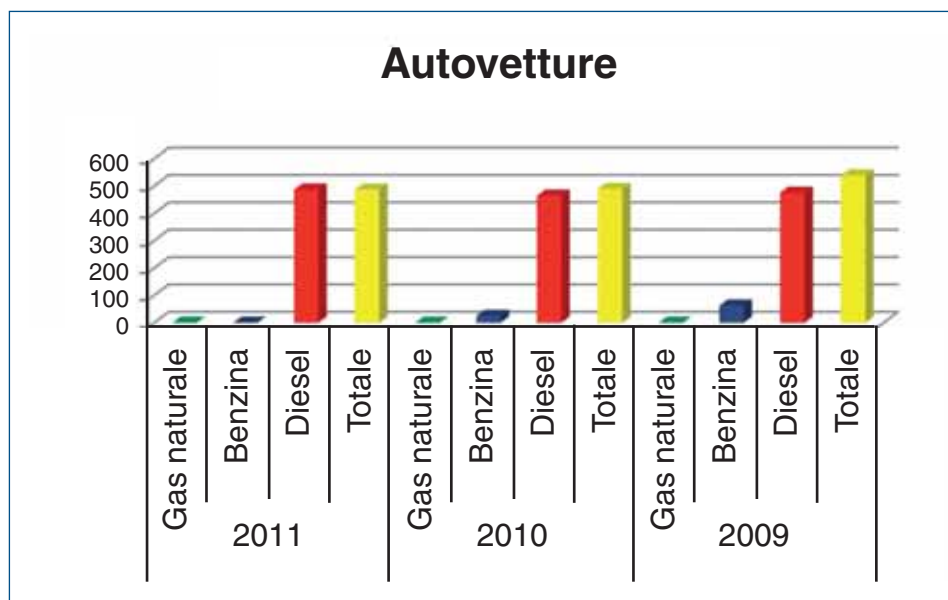


Figura 3.48 – Statistiche sulla flotta aziendale (autovetture)

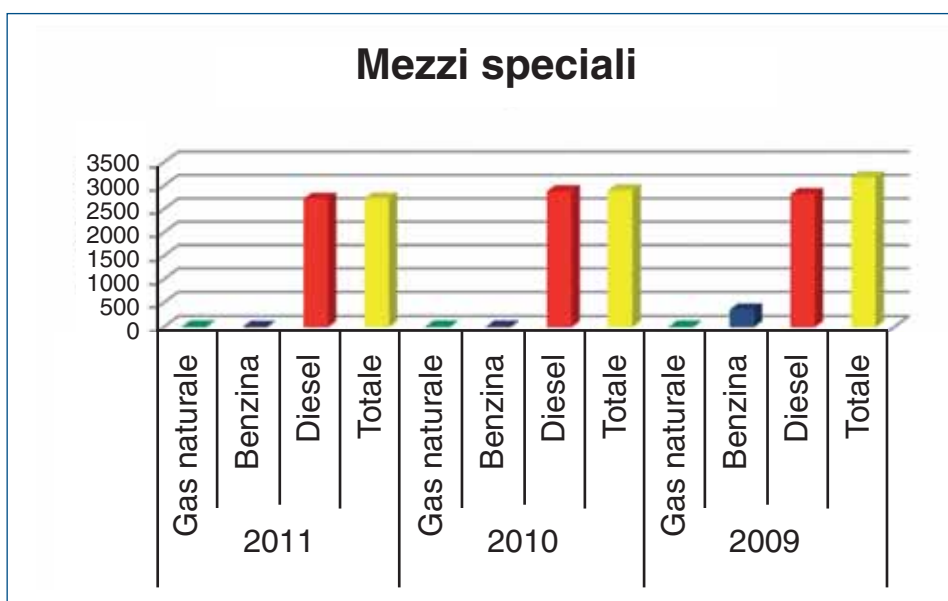


Figura 3.49 – Statistiche sulla flotta aziendale (mezzi speciali)

## 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 2011 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;
- i cartelli stradali;
- i Dispositivi di Protezione Individuale e il vestiario;
- 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

GRI\G3.1>  
EN1

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:

- 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.

La tabella 3.7 riporta il consumo di conglomerato bituminoso degli ultimi tre anni.

140

GRI\G3.1>  
3.9

	2011		2010		2009	
	Ton	€	Ton	€	Ton	€
Consumo di conglomerato	<b>2.531</b>	405.175	<b>4.185</b>	576.078	<b>3.426</b>	519.434

\* Dato estratto dal sistema gestionale di magazzino ANAS - sistema SAP. Le quantità di consumi riportate sono quelle effettive, desumibili dal sistema gestionale. La valorizzazione di tali consumi è effettuata in via automatica dal sistema attraverso l'utilizzo della "media mobile".

### 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.

# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

La tabella 3.8 riporta il consumo di sali fondenti degli ultimi tre anni.

Tabella 3.8 – Consumi di sali fondenti *						
	2011		2010		2009	
	Ton	€	Ton	€	Ton	€
Consumo di sali fondenti	<b>24.336</b>	1.846.409	<b>38.844</b>	2.932.269	<b>36.102</b>	2.670.719

\* Dato estratto dal sistema gestionale di magazzino ANAS - sistema SAP. Le quantità di consumi riportate sono quelle effettive, desumibili dal sistema gestionale. La valorizzazione di tali consumi è effettuata in via automatica dal sistema attraverso l'utilizzo della "media mobile".

Di seguito si riporta un grafico che permette il raffronto dei trend di consumo di ANAS per le categorie merceologiche "conglomerato bituminoso" e "sali fondenti".

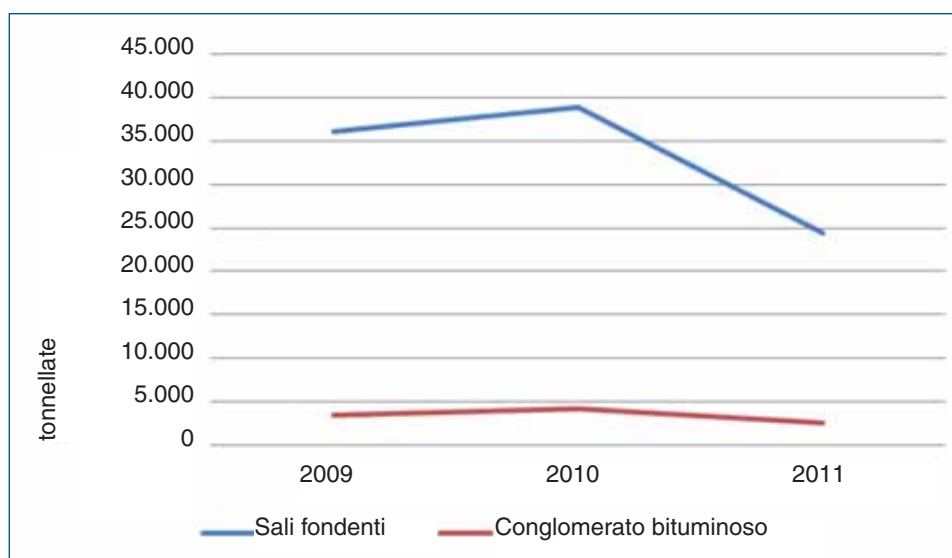


Figura 3.50 – Utilizzo di conglomerato bituminoso e sali fondenti negli ultimi 3 anni

## Segnali stradali

Nel corso del 2011 ANAS ha provveduto all'acquisto di circa 31.000 unità di segnaletica stradale (considerando anche materiali accessori all'installazione dei segnali in senso stretto). Si nota che in tale computo non si tiene conto dell'approvvigionamento ed utilizzo di segnaletica nell'ambito delle attività esternalizzate dei servizi di Manutenzione Ordinaria, vale a dire dei contratti integrati (Full Service), per i quali il materiale è acquistato direttamente dalle imprese appaltatrici che svolgono la manutenzione.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

## Dispositivi di Protezione Individuale e vestiario

Per la protezione dei propri dipendenti e in conformità da quanto previsto dalla normativa, ANAS acquista ogni anno Dispositivi di Protezione Individuale (DPI). Nel 2011 si sono acquistati circa 28.000 pezzi, comprendenti principalmente, guanti, stivali e scarpe di sicurezza e vestiario.

Anche nella gara indetta per la fornitura di DPI, sulla scorta delle indicazioni di cui all'art. 83 co.1 lettera e del D.Lgs. 163/2006, sono stati sperimentati criteri di sostenibilità ambientali per la valutazione delle offerte tecniche, attribuendo un punteggio aggiuntivo associato a DPI marchiati ECOLABEL.

## Carta

La carta rappresenta per ANAS il principale materiale di consumo per le attività di ufficio delle diverse sedi sparse sul territorio. Sono state prese in considerazione le seguenti tipologie di prodotto:

- Risme 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/m<sup>2</sup>;
- Rotoli di carta per plotter, altezza 90 cm, peso 60 g/m<sup>2</sup>;
- Rotoli di carta per plotter, altezza 60 cm, peso 90 g/m<sup>2</sup>;
- Rotoli di carta per plotter, altezza 90 cm, peso 90 g/m<sup>2</sup>.

La tabella 3.9 riporta dati relativi ai consumi di carta così come approssimati mediante il computo delle quantità ordinate in ciascuno degli ultimi tre anni, effettuando una suddivisione per formato e per tipologia di carta utilizzata.





**Tabella 3.9 – Consumi di carta \*\***

	2011 (ton)	2010 (ton)	2009 (ton)
Risme di carta da 500 fogli per fotocopie (formato A4):			
Normale	144,61	150,36	152,57
Riciclata o FSC	2,35	-	-
Sbiancata senza cloro/ecologica	1,22	-	-
Risme di carta da 500 fogli per fotocopie (formato A3):			
Normale	1,41	11,13	12,75
Riciclata o FSC	0	-	-
Sbiancata senza cloro/ecologica	0,36	-	-
Rotoli di carta per plotter, altezza 60 cm, peso 60 g/m <sup>2</sup>	0,04	0,14	0,05
Rotoli di carta per plotter, altezza 90 cm, peso 60 g/m <sup>2</sup>	0,06	0,05	0,26
Rotoli di carta per plotter, altezza 60 cm, peso 90 g/m <sup>2</sup>	0,32	0,51	0,74
Rotoli di carta per plotter, altezza 90 cm, peso 90 g/m <sup>2</sup>	1,62	1,80	1,85
<b>TOTALE</b>	<b>161,99</b>	<b>163,99</b>	<b>168,21</b>
di cui riciclata, FSC o sbiancata senza cloro	2,45%	-	-

\*\* Nell'impossibilità di identificare puntualmente le quantità di carta consumate annualmente, si è deciso di ricorrere a modalità di quantificazione indiretta, riportando le quantità relative agli ordini effettuati nell'anno

GRING3.1>  
3.9

## 3.5.2 L'energia

I consumi energetici di ANAS comprendono:

- Consumi diretti:

- o Consumi di energia per riscaldamento:

- a. Gas naturale per riscaldamento;
- b. Gasolio per riscaldamento;
- c. GPL per riscaldamento.

- o Consumi di carburante per autotrazione:

- d. Gasolio per mezzi operativi e veicoli;
- e. Benzina per veicoli;
- f. Gas naturale per veicoli.

- o Consumo di gasolio per i gruppi elettrogeni.

- Consumi indiretti:

- o Energia elettrica per l'illuminazione delle strade e delle gallerie;
- o Energia elettrica per gli edifici.

Non sono al momento presenti edifici serviti da teleriscaldamento

GRING3.1>  
EN3 - EN4

## **Nota metodologica relativa ai consumi energetici**

**Energia termica:** I consumi per la climatizzazione invernale sono stati ricavati nella maggior parte dei casi dai dati comunicati direttamente al servizio Energy Management dai Compartimenti, tramite estrapolazione dalle bollette ricevute oppure, in assenza di dati migliori, assumendo validi i consumi degli anni precedenti. Per le restanti unità territoriali si è provveduto alla stima dei dati, sulla scorta di quanto effettuato per il BdS 2010, tramite analisi degli importi contabilizzati dalla Direzione Amministrativa 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 2011 è stato calcolato a partire da consuntivi rilevati per le forniture sul mercato libero (circa 97% dell'importo nel 2011). 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 l'ann 2009 si è effettuata una stima avendo come base i consumi del 2010 e considerando le variazioni intervenute nel parco autoveicoli tra il 2009 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/Sm<sup>3</sup>; 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).

Nella tabella seguente sono riportati i consumi energetici del periodo 2009-2011:

- **I consumi degli edifici**, sia diretti (per riscaldamento) che indiretti (elettricità), sono relativi a sedi, centri di manutenzione o altre strutture di servizio; sono generalmente 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 elettrogeni sono riferiti a 10 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.

# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

I dati di consumo elettrico comprendono anche i conguagli di fatturazione ricevuti nel corso dell'anno.

Tabella 3.19 – Consumi di energia						
Tipologia consumo	Combustibile / vettore	Consumo 2011		Consumo 2011 (GJ)	Consumo 2010 (GJ)	Consumo 2009 (GJ)
		Valore	UdM			
DIRETTO	<b>EDIFICI</b>					
	Gas naturale <sup>[1]</sup>	660.849	m <sup>3</sup> /anno	<b>23.130</b>	22.269	17.474
	Gasolio	72.072	l/anno	<b>2.611</b>	2.559	2.386
	GPL <sup>6</sup>	76.594	l/anno	<b>1.943</b>	1.691	1.988
	<b>VEICOLI E MEZZI SPECIALI</b>					
	Gas naturale	1.690	m <sup>3</sup> /anno	<b>59</b>	86	35
	Gasolio	4.833.083	l/anno	<b>175.092</b>	148.464	173.703
	Benzina	49.661	l/anno	<b>1.559</b>	2.340	5.039
	Gasolio gruppi elettrogeni	48.512	l/anno	<b>1.757</b>	8.635	n.d
	<b>Totale consumi energetici diretti</b>				<b>207.740</b>	187.428
INDIRETTO	Elettricità - Edifici	12.443	MWh/anno	<b>44.795</b>	47.520	45.486
	Elettricità - Strade e gallerie	361.021	MWh/anno	<b>1.299.677</b>	1.227.697	1.194.106
<b>Totale consumi energetici indiretti<sup>[2]</sup></b>				<b>1.344.471</b>	1.275.217	1.239.592
<b>Totale consumi energetici (diretti+indiretti)</b>				<b>1.552.211</b>	<b>1.462.645</b>	<b>1.441.843</b>

[1] Il ridotto consumo di gas naturale nel 2009 è parzialmente imputabile al mancato funzionamento degli impianti de L'Aquila a causa del terremoto avvenuto ad aprile 2009.

[2] 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 valori del 2009 e 2010 sono stati ricalcolati e quindi differiscono da quanto presentato nelle precedenti edizioni



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

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.

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 2011.

L'energia autoprodotta è interamente consumata da ANAS stessa. La potenza complessivamente installata relativa alla totalità degli impianti di produzione di energia elettrica da fotovoltaico per ANAS è di 150,48 kW.

GRI\G3.1>  
EN6

Tipologia consumo	Produzione 2011		Produzione 2010 (GJ)	Produzione 2009 (GJ)
	MWh prodotti	Quota autoconsumo		
<b>Fotovoltaico*</b>	<b>104,6</b>	<b>73%</b>	<b>137,6</b>	<b>79,2</b>

\* La produzione è aumentata grazie all'entrata in esercizio degli impianti fotovoltaici presso le sedi ANAS di Cesano e L'Aquila.



SGC E78-Grosseto-Fano - Rettilineo Grosseto-Roselle

## **Progetti di impianti fotovoltaici oggetto di valutazione da parte di Energy Management**

### **1. Area di servizio su una parte del tracciato dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria dismessa a seguito della realizzazione delle opere di adeguamento ed ampliamento**

Impianto a concentrazione di potenza intorno a 1 MWp, con utilizzo della sola area di servizio dismessa e con realizzazione di opere di miglioramento socio-ambientale. Costo indicativo di investimento pari a € 3.600.000

### **2. Sede Compartimentale di Catanzaro**

Impianto fotovoltaico sulla copertura dell'edificio di potenza intorno a 30 kWp. Costo indicativo di investimento pari a € 210.000

### **3. Sede Compartimentale di Catanzaro**

Impianto fotovoltaico presso il fabbricato ANAS ubicato sulla strada statale Gioia Tauro - Locri, in contrada Mingo, con annesso sistema di videosorveglianza per contrastare i furti sia per l'impianto fotovoltaico che per i mezzi custoditi all'interno del deposito. Potenza intorno a 7 kWp. Costo indicativo di investimento pari a € 46.000 (sola componente fotovoltaica, esclusi apparati e sistemi di sorveglianza)

### **4. Direzione Regionale della Sicilia**

Realizzazione di un impianto fotovoltaico presso il Centro Direzionale ANAS di Catania, tramite la realizzazione di una o più pensiline per il parcheggio del centro direzionale, con integrazione di pannelli fotovoltaici e potenza intorno a 20 kWp. Costo indicativo di investimento pari a € 110.000

ANAS dedica grande attenzione al risparmio energetico e all'utilizzo delle fonti rinnovabili, cui è dedicata una specifica unità di Energy Management.

GRING3.1>  
ENS

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 2011, 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 ed 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 svolti nel 2011:

- è stato esteso il programma di audit energetico ad altre sei sedi compartimentali, i cui risultati sono attesi per la seconda metà del 2012. Lo scopo di questa attività è individuare possibili interventi per migliorare l'efficienza energetica degli edifici, valutando in particolare i consumi elettrici e termici, anche con riferimento all'involucro degli edifici.

Come risultato del programma di audit del 2010, sono stati svolti alcuni lavori di efficientamento energetico nelle sedi compartimentali. In particolare:

- a Napoli si è proceduto al rifacimento delle facciate esterne e delle coperture, all'installazione di infissi con taglio termico e con schermature e di nuove avvolgibili con cassonetti coibentati;
  - a Milano è in corso la progettazione dei lavori di impermeabilizzazione e di posa di isolanti termoacustici su soffitti e controsoffitti e di ristrutturazione degli impianti (idrico, sanitario, elettrico e di riscaldamento);
  - a Genova è prevista la sostituzione degli infissi e l'installazione di elementi efficienti (prestazione dei serramenti  $U_w \leq 1,4 \text{ W}/(\text{m}^2\text{K})$ , ottenibile con vetro doppio basso emissivo e telaio a taglio termico.
- La banca dati energetica, che raccoglie i dati sui consumi energetici dei singoli edifici e le procedure di calcolo utilizzate, è in fase di sperimentazione nelle sedi oggetto di audit. La messa in funzione a pieno regime, subordinata al risultato della sperimentazione, è prevista per il 2012.
  - Sono in corso i lavori di installazione degli 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). Il termine dei lavori è previsto entro la fine del 2012.
  - Sono stati installati proiettori a LED in sostituzione a proiettori con lampada SAP (Sodio Alta Pressione) presso le gallerie e gli svincoli dell'Ufficio Speciale per l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Si stima un risparmio di 278.520 kWh ogni anno.
  - È in progetto un'ulteriore installazione di impianti di illuminazione a LED presso le tre gallerie della S.S.125 "Orientale Sarda", attualmente in corso di costruzione. Il risparmio stimato, rispetto a quanto consumato da un impianto SAP, è di circa 400.000 kWh annui.

In un'ottica di miglioramento delle prestazioni energetiche di ANAS, sono state individuate le seguenti azioni da intraprendere nel medio periodo:





- Impianti esistenti:
  - Graduale miglioramento delle caratteristiche attraverso interventi mirati di manutenzione straordinaria;
  - Ottimizzazione degli impianti (laddove tecnicamente possibile) attraverso le attività di manutenzione ordinaria (disattivazione notturna circuiti rinforzo), accurata manutenzione dei regolatori di flusso esistenti, introduzione di sensori di luminanza esterna, ecc.), nel rispetto delle indicazioni delle "Norme di illuminazione delle gallerie stradali 2005";
  - Accurato monitoraggio dei consumi dei singoli impianti (curve di carico, anomalie, ecc.).
- Impianti nuovi:
  - Previsione in sede di progetto dell'utilizzo di impianti a basso consumo e definizione della quota minima di autoproduzione di energia per ciascun progetto;
  - Valorizzazione in sede di gara dei progetti che prevedono ulteriori miglioramenti sui consumi;
  - Acquisizione a lavori ultimati di certificazioni energetiche sul rispetto dei risultati progettuali, rilasciate da enti terzi,, quali elementi probanti per il collaudo finale dell'opera.
- Formazione:
  - Individuazione di un referente compartimentale impianti adeguatamente formato sulle tematiche e le tecnologie connesse al contenimento dei consumi energetici;
  - Svolgimento di iniziative di sensibilizzazione al problema del risparmio energetico (per dettagli si veda ad esempio riquadro dedicato al progetto "Settimana del risparmio energetico in ufficio").

## ***Progetto "settimana del risparmio energetico in ufficio"***

Il progetto ha l'obiettivo di sensibilizzare i dipendenti ANAS ad adottare attivamente comportamenti tesi alla riduzione degli sprechi di energia durante l'intera giornata di lavoro (dal corretto utilizzo delle apparecchiature elettriche ed elettroniche e degli impianti di illuminazione, al riscaldamento etc) e trasformarli in pratica quotidiana.

Il progetto vuole essere, in accordo con quanto previsto dalla Direttiva 2006/32/CE, un esempio di sviluppo di un comportamento dei lavoratori efficiente sotto il profilo energetico da far adottare successivamente in modo stabile.

Sono previste le seguenti fasi:

- Monitoraggio dei consumi: per analizzare l'efficacia delle azioni prospettate derivata dalla modifica dei comportamenti dei dipendenti nella settimana stabilita per la prova, si prevede di monitorare i consumi elettrici attraverso programmate letture ai contatori e registrazione dei consumi per un periodo di sei settimane, con cadenza settimanale, al fine di valutare l'eventuale risparmio energetico;
- Monitoraggio dei comportamenti : nella settimana successiva all'evento, si prevede l'invio via e-mail (o in formato cartaceo per il personale che non dispone di un indirizzo di posta elettronica) a tutto il personale di un questionario anonimo sui comportamenti individuali messi in atto per il risparmio energetico nella settimana pilota;
- Nelle settimane precedenti alla data fissata per l'inizio del monitoraggio dei consumi della settimana stabilita, verranno inviate ai dipendenti una serie di informazioni. Si prevede che l'azione di informazione venga effettuata con l'invio di sintetici vademecum sui comportamenti suggeriti per il risparmio energetico negli uffici riguardanti:
  - a) i consumi elettrici delle apparecchiature elettriche ed elettroniche ed i loro impatti ambientali;
  - b) i suggerimenti sui comportamenti da adottare per il risparmio di energia in ufficio;
  - c) gli aspetti connessi con la salute e la sicurezza dei lavoratori
- Alla fine della settimana si prevede di monitorare i consumi per valutare l'impatto dell'iniziativa e l'incidenza dei comportamenti virtuosi sui consumi
- Pubblicizzazione dei risultati.



Figura 3.51 - La galleria di Clavière, parte del cantiere della S.S. 24

## 3.5.3 L'acqua

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 conguagli dei consumi può aver determinato l'ampia variazione che si registra sui dati di consumo degli ultimi tre anni

Tabella 3.21 – Consumi di acqua *						
	Totale Costi			Totale Consumi		
	2011 €	2010 €	2009 €	2011 m <sup>3</sup>	2010 m <sup>3</sup>	2009 m <sup>3</sup>
CONSUMI DI ACQUA	203.720	144.540	118.483	261.179	206.486	169.261

\* 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 €/m<sup>3</sup> fino all'anno 2010 e 0,78 €/m<sup>3</sup> per il 2011.



S.S. 87 Sannitica - Vista panoramica - Viadotto Macchia della Selva



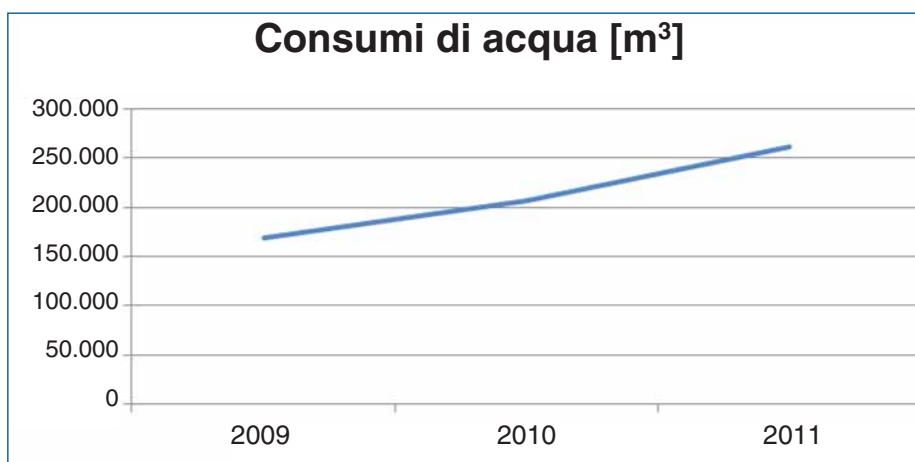


Figura 3.52 – Consumi di acqua

### 3.5.4 La sostenibilità negli acquisti

GRI\G3.1>  
EN26

Le modalità con cui la sostenibilità è calata nelle fasi del processo di acquisto sono:

- l'acquisto di prodotti/servizi che hanno un basso o minore impatto sull'ambiente per il modo in cui sono realizzati (ad. esempio cancelleria, massa vestiario, DPI, arredi);
- la verifica di tutti gli appaltatori in materia di diritti umani;
- l'introduzione nei capitolati di specifici elementi che stimolano i fornitori ad offrire i prodotti con le migliori prestazioni ambientali presenti nel mercato;
- a monte dell'approvvigionamento 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 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 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 e s.m.i. (es. Certificazione UNI EN ISO 14001/2004, dichiarazione ambientale EMAS, etc.);
- l'utilizzo di criteri sostenibili per la valutazione delle offerte, ex art. 44 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i.;
- la dematerializzazione dei documenti e l'uso della tecnologia (firma digitale nelle gare e nella stipula dei contratti, digitalizzazione elenchi fornitori ed archivi).

## 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 (CO<sub>2</sub>); in misura minore contribuiscono anche il metano (CH<sub>4</sub>), il protossido di azoto (N<sub>2</sub>O), i composti alogenati (PFC), gli idrofluorocarburi (HFC) e l'esfluoruro di zolfo (SF<sub>6</sub>).

Le emissioni climalteranti sono convenzionalmente misurate in tonnellate di CO<sub>2</sub> 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 classificate<sup>7</sup> 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 il triennio 2009-2011. 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)<sup>8</sup>;

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> Le emissioni derivanti dal gasolio utilizzato nei generatori elettrici di emergenza sono contabilizzate solamente per gli anni 2010 e 2011 e sono riferiti solamente ad alcune sedi compartimentali; di conseguenza, tale dato appare sottostimato per il 2010 e il 2011 e assente per il 2009.

- le emissioni **indirette energetiche** sono riferite all'energia elettrica consumata negli edifici, 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 conservativa<sup>9</sup> pari interamente a bitume (indicatore GRI EN17).

Tabella 3.22 – Emissioni di gas ad effetto serra<sup>10</sup>

	2011 (t CO <sub>2</sub> )	2010 (t CO <sub>2</sub> )	2009 (t CO <sub>2</sub> )
Emissioni dirette (Scopo 1)	12.098	14.574	15.515
Emissioni indirette energetiche (Scopo 2)	154.614	146.650	142.553
Altre emissioni indirette (Scopo 3)	1.862	2.125	1.970
<b>Totale</b>	<b>168.574</b>	<b>162.190</b>	<b>159.104</b>

### 3.6.2 I rifiuti

GRI\G3.1>  
EN22

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, quando gestite direttamente dal personale ANAS.

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;

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> In seguito all'aggiornamento dei fattori di emissione dei combustibili, della rete elettrica nazionale e della produzione di carta, i valori presentati risultano differenti rispetto a quanto presentato nelle edizioni precedenti del BdS.



# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

- 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 (solo per l'anno 2010);
- 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 di Centro di Ricerca di Cesano; i dati provengono sia da dati ufficiali (MUD), sia da stime effettuate a partire dalle produzioni medie giornaliere degli uffici.

Tabella 3.23 – Produzione di rifiuti			
	2011 (kg)	2010 (kg)	2009 (kg)
<b>Rifiuti prodotti per tipologia</b>			
Differenziati	167.740	153.927	81.220
- di cui pericolosi	2.308	2.486	235
- di cui non pericolosi	165.432	151.441	80.985
Indifferenziati	96.000	122.441	149.490
<b>Rifiuti prodotti per destinazione</b>			
- impianto di recupero/riciclaggio/trattamento	151.240	137.588	81.220
- discarica/inceneritore	112.500	138.780	149.490
<b>Totale rifiuti prodotti</b>	<b>263.740</b>	<b>276.368</b>	<b>230.710</b>

Sono escluse le produzioni associate ai Compartimenti, ai depositi operativi, agli autoparchi e alle case cantoniere, presso i quali attualmente questi dati non sono monitorati. Per quanto riguarda lo smaltimento, i rifiuti sono prelevati periodicamente da ditte specializzate che si occupano del loro smaltimento o recupero.

E' 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, né ANAS ha disposto sinora per gli appaltatori qualche obbligo di comunicazione nei suoi confronti.

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 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, nel dicembre 2008 fu 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, elaborato con modalità semplificate, aveva carattere transitorio, in quanto ne era previsto l'aggiornamento e la sostituzione al completamento del piano definitivo, ma fu un'attività propedeutica all'avvio di alcune attività di risanamento acustico nel rispetto del D.M. 29-11-2000.

In aggiunta sono state registrate nel tempo sistematicamente 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 anche effettuata un'attività di verifica e misura della effettiva situazione di disagio, attraverso l'azione del Laboratorio Acustica del Centro Sperimentale Stradale di Cesano.

# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

La Direzione Ricerca e Nuove Tecnologie, nel corso del 2011 ha attivato il "Progetto di acquisizione ed elaborazione dei dati occorrenti per l'individuazione e la progettazione degli interventi di contenimento ed abbattimento delle immissioni sonore, ai sensi della Legge 26/10/1995 n.447 / DPR 30/03/2004 n.142 / D.M. 29/11/2000 e della Direttiva 2002/49/CE come attuata nel D.Lgs. 19 agosto 2005, n°194".

Il progetto era stato redatto in ANAS, durante il periodo fine 2009/inizio 2010, ed approvato con delibera n.80 del 26/05/2010 dal Consiglio di Amministrazione. Ai fini di un contenimento dei tempi di esecuzione, la rete stradale ANAS fu suddivisa in tre Lotti geografici con aree tra loro equilibrate per sviluppo chilometrico stradale, con la seguente suddivisione:

- Lotto 1 - Area Nord e Sardegna comprendente i Compartimenti della Valle d'Aosta, del Piemonte, della Lombardia, del Veneto, del Friuli Venezia Giulia, della Liguria, dell'Emilia Romagna e della Sardegna. Per un'estensione geometrica di Km 7.442, comprensiva di svincoli e complanari.
- Lotto 2 - Area Centro comprendente i Compartimenti della Toscana, delle Marche, dell'Umbria, del Lazio, dell'Abruzzo, del Molise, della Campania e della Basilicata. Per una estensione geometrica di Km 8.181, comprensiva di svincoli e complanari.
- Lotto 3 - Area Sud e Sicilia comprendente i Compartimenti della Puglia, della Calabria e della Sicilia. Per una estensione geometrica di Km 8.845, comprensiva di svincoli e complanari.

I tre bandi di gara sono stati pubblicati nella Gazzetta Ufficiale n. 89 quinta serie speciale del 04/08/2010. Le procedure di Gara si sono concluse in data 21/07/2011 per il Nord e per il Sud, ed in data 07/09/2011 per il Centro. La consegna lavori è stata avviata il primo Agosto 2011 per l'area Nord e per l'area Sud ed il 19 Settembre 2011 per l'area Centro. Il Tempo utile per il completamento delle attività è stato fissato in 500 gg naturali e consecutivi dalla consegna.

Il raggruppamento risultato aggiudicatario sui tre bandi è costituito dalle imprese **TECNIC S.p.A.** - **e-GEOS S.p.A.** - **Servizi di Informazione Territoriale S.r.l.**

Il Quadro delle aggiudicazioni è il seguente:



**Tabella 3.24 – Suddivisione in tre lotti**

	LOTTO 1 AREA NORD E SARDEGNA	LOTTO 2 AREA CENTRO	LOTTO 3 AREA SUD E SICILIA	TOTALE
Importo aggiudicato	3.807.532,04	3.210.148,40	3.055.167,67	10.072.848,11

Importi in euro

Alla data del 31/12/2011 ANAS ha ottemperato alle scadenze di legge previste dal D. Lgs. 194/2005, consegnando al Ministero dell'Ambiente e agli enti locali interessati le mappature e i dati previsti per gli Agglomerati principali (Comuni con più di 100mila abitanti interessati da strade ANAS caratterizzate da un livello di traffico maggiore di 3 Milioni di veicoli/anno). I comuni interessati, (per un totale di 711,2 Km di strade), sono di seguito elencati.

**Tabella 3.25 – Agglomerati urbani aventi traffico maggiore di 3 Milioni di veicoli/anno**

Regione	Agglomerati urbani	Km di tratte stradali
Piemonte	Torino	6,1
Sardegna	Cagliari, Sassari	13,5
Friuli Venezia-Giulia	Trieste, Udine	16,5
Emilia Romagna	Bologna, Ferrara, Forlì, Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini	222,5
Lazio	Roma, Latina	123,5
Marche	Ancona	16,4
Umbria	Perugia, Terni	58,1
Calabria	Reggio Calabria	18,8
Sicilia	Palermo, Catania, Siracusa	110,6
Campania	Salerno	9,5
Puglia	Bari, Taranto	59,7
Puglia	Foggia	13,1
Veneto	Venezia, Padova, Vicenza	17,9
Abruzzo	Pescara	25

Si riporta di seguito un esempio di mappa di caratterizzazione acustica redatta nel corso della predisposizione della Consegna al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

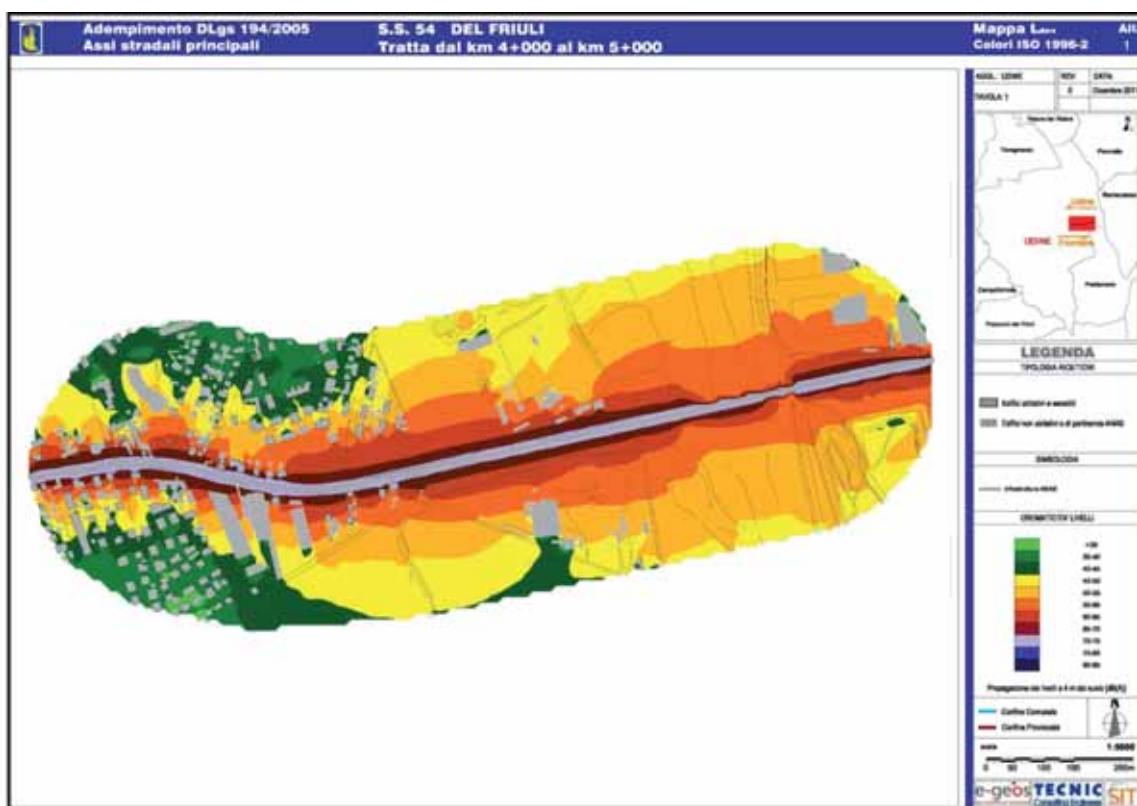


Figura 3.53 – Mappa di caratterizzazione acustica

## 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. Sono illustrate di seguito le attività di ricerca in campo ambientale effettuate nel 2011.

GRING3.1>  
4.12, 4.13

### 3.7.1 Convenzioni con Università

Proseguono i rapporti di collaborazione con il mondo universitario; tra le convenzioni in essere, quelle con particolare riferimento alle tematiche ambientali, sono le seguenti:

- **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". I temi di ricerca in fase di sviluppo sono i seguenti:

- Sistemi per il monitoraggio e la diagnostica remota di strutture stradali
- Dispositivi per l'abbattimento e il monitoraggio degli inquinanti in galleria
- **Convenzione con l'Università "La Sapienza" di Roma:** specificamente finalizzata allo sviluppo di una "Banca interattiva per la catalogazione del patrimonio ecologico e culturale". Il secondo anno della convenzione si è concluso ad aprile del 2011.

### 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 corso del 2011 sono state definite le specifiche tecniche di appalto per la "Fornitura ed installazione di apparecchiatura sperimentale per la misura in alto rendimento delle prestazioni acustiche delle infrastrutture stradali", ampliando ulteriormente le funzionalità originariamente attese da un mezzo specializzato per il sistema di indagine della caratterizzazione acustica delle pavimentazioni con la tecnica denominata "Close Proximity (CPX)".

Il CPX è 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.

A questa funzionalità si è deciso di associarne delle altre, e precisamente dei sistemi in grado di effettuare, parallelamente al CPX:

- La misura dinamica dell'assorbimento acustico delle pavimentazioni;
- La misura dell'assorbimento acustico delle barriere antirumore;
- La misura del profilo di tessitura (MPD) ed IRI delle pavimentazioni;
- La geolocalizzazione delle misure acquisite e l'acquisizione delle immagini dell'ambiente circostante.

L'intento è quello mettere a punto un mezzo ad alto rendimento capace di caratterizzare la qualità acustica delle stese drenanti e delle barriere antirumore, ed al tempo stesso avviare 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 2011 è stata quindi orientata all'ampliamento ed al completamento del progetto precedentemente redatto, ed alla predisposizione delle procedure di gara.





### 3.7.3 Studio di fattibilità della valorizzazione di mercato per le barriere acusto-fotovoltaiche

Nell'ambito delle attività legate al risanamento acustico della rete stradale, è stato anche condotto uno studio sulla possibile valorizzazione di mercato per le barriere integrate acusto-fotovoltaiche. Lo studio nasce nel tentativo di anticipare una delle possibili soluzioni ad una problematica già emergente, ovvero il fatto che una volta individuata la porzione di rete soggetta a livelli di rumore eccessivi, l'intervento di risanamento, pur se diluito in un piano che la Legge prevede quindicennale, avrà comunque costi estremamente consistenti.

Lo studio è stato evidentemente basato sul necessario aggiornamento sul piano normativo, in conseguenza del fatto che la normativa di settore è stata modificata in corso d'opera (Il cosiddetto terzo conto energia - D.M. 6 agosto 2010 - è rimasto vigente fino al Marzo 2011, per poi essere sostituito dal IV conto energia - Decreto Interministeriale del 5 maggio 2011).

In concreto, da un'analisi dei termini del quarto Conto Energia, si sono ricercati e stimati in linea di principio i possibili margini finanziari che giustificano l'attivazione di investitori privati al cofinanziamento della realizzazione di barriere acusto-fotovoltaiche sugli spazi individuati da ANAS sulla propria rete.

In un tale scenario, ANAS vedrebbe ridotto l'onere legato ai propri obblighi di risanamento acustico, in uno scenario in cui la collaborazione pubblico privato avrebbe un effetto molteplici e virtuoso sul piano ambientale. Lo studio di fattibilità, è stato quindi approfondito in collaborazione tra l'Unità Tutela Ambiente ed il Centro Sperimentale Stradale, tenendo al corrente delle attività anche la Direzione Centrale per la Finanza di Progetto. Sono stati analizzati i diversi scenari economici di un'azione di realizzazione di barriere acustiche accoppiate con generatori fotovoltaici sulla rete stradale, valutando le possibili attrattive per un soggetto investitore privato, da ricercare con un meccanismo di Finanza di Progetto, arrivando a delineare le caratteristiche ed i requisiti ottimali per l'individuazione delle tratte di rete ANAS sulle quali siano giustificate ed opportunamente convenienti le suddette installazioni.

### 3.7.4 Impiego della tecnologia di illuminazione a LED in galleria.

Nel corso del 2011 è proseguita l'attività di coordinamento tra le strutture della Direzione Centrale Ricerca e Nuove Tecnologie, le altre Direzioni Centrali Area Tecnica e i Compartimenti regionali. In relazione alle tematiche di interesse ambientale va citata l'Attività di verifica tecnica in merito allo stato attuale di impiego della tecnologia di illuminazione a LED in galleria.

Sul tema, è stata avviata un'attività di monitoraggio volto alla conoscenza dello stato attuale di impiego della tecnologia di illuminazione a LED in galleria relativamente agli impianti già installati ed attualmente in funzione ovvero di quelli di prossima installazione sulla rete stradale di competenza ANAS.

Al riguardo sono state acquisite informazioni presso i Compartimenti regionali sull'attuale stato di impiego del sistema di illuminazione a LED in galleria e, relativamente ad un campione significativo di gallerie già dotate di tale tipologia di impianto, sono in corso di acquisizione gli elaborati progettuali e le relative informazioni tecniche.

Nel contempo è stata avviata una ricerca cognitiva sull'attuale normativa oltre che sullo stato di evoluzione tecnologica e prestazionale degli apparecchi di illuminazione a LED condotta presso le principali Ditte operanti sul mercato.

Obiettivo della raccolta conoscitiva è rendere omogenee e disponibili le informazioni raccolte e le risultanze delle verifiche tecniche condotte in merito ai vantaggi e /o alle problematiche riscontrate.

In aggiunta sono in corso di predisposizione le linee guida per l'illuminazione permanente in galleria con lampade a led contenenti le prescrizioni tecniche atte ad individuare il prodotto utile per le specifiche esigenze di ANAS S.p.A.

Dette linee guida indirizzano la selezione e realizzazione di corpi illuminanti con sorgente allo stato solido (LED) per illuminazione di gallerie stradali, verso prodotti caratterizzati dal miglior rapporto costi-benefici e rispondenti alle esigenze operative aziendali. Le proposte tecniche sono in linea con l'attuale indirizzo strategico aziendale che prevede lo sviluppo di questi sistemi di illuminazione, anche combinati con imbocchi a luce solare riflessa, per ottenere illuminazione di massima sicurezza delle gallerie, con il minimo impegno di potenza e ridotto consumo di energia.

La regolazione totale ed il telecontrollo di detti impianti consentirà di conseguire ulteriori economie di scala, prestandosi anche ad essere alimentati con energia prodotta in proprio.

### **3.7.5 Progettazione e realizzazione di una rete automatizzata di monitoraggio, misurazione dei flussi di traffico e della incidentalità**

Il monitoraggio del traffico rappresenta l'attività più significativa dell'ANAS in quanto è preliminare a tutti gli interventi di manutenzione e di miglioramento della rete e, in termini gestionali, necessaria a garantire la sicurezza e la scorrevolezza della circolazione stradale.

# LA RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

In termini ambientali, una migliore caratterizzazione del traffico avrà ovviamente positive conseguenze nella migliore caratterizzazione della rete stradale sotto gli aspetti acustici e di emissione di inquinanti. In questo senso è quindi da citare che nel corso del 2011 è stato realizzato un sistema di monitoraggio del traffico e dell'incidentalità tramite progettazione, fornitura e messa in opera di una rete di diverse tipologie di sensori per il rilevamento automatizzato del traffico veicolare. Il sistema, implementato da parte del raggruppamento aggiudicatario, ha una dimensione di scala nazionale e permetterà su tutte le diverse tratte monitorate la produzione di rapporti sulla frequenza e composizione del traffico stradale. In aggiunta il sistema prevede procedura di stima ed analisi dell'incidentalità (anche attraverso l'integrazione con i dati provenienti dalle Sale Operative Compartmentali e da altre fonti (Polizia Stradale, Carabinieri, Vigili del Fuoco, etc.).

Nel corso dell'anno 2011 sono state realizzate le opere civili e tutti gli impianti sulle postazioni di misura individuate sul territorio, avviando al contempo la messa a punto del sistema di controllo centrale.

Si sottolinea che oltre il 50% delle postazioni installate sul territorio è alimentato con energia rinnovabile, mediante pannello fotovoltaico in configurazione di autoconsumo locale.



*Nuova Sala Operativa Nazionale ANAS*







The background of the page is a photograph of a multi-lane highway curving through a landscape of rolling hills and greenery under a clear blue sky. The highway has several lanes with white dashed lines, and a few vehicles are visible in the distance. The hills are covered in green vegetation, and there are some buildings visible on the right side of the frame.

# Capitolo 4 LA RESPONSABILITÀ SOCIALE



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

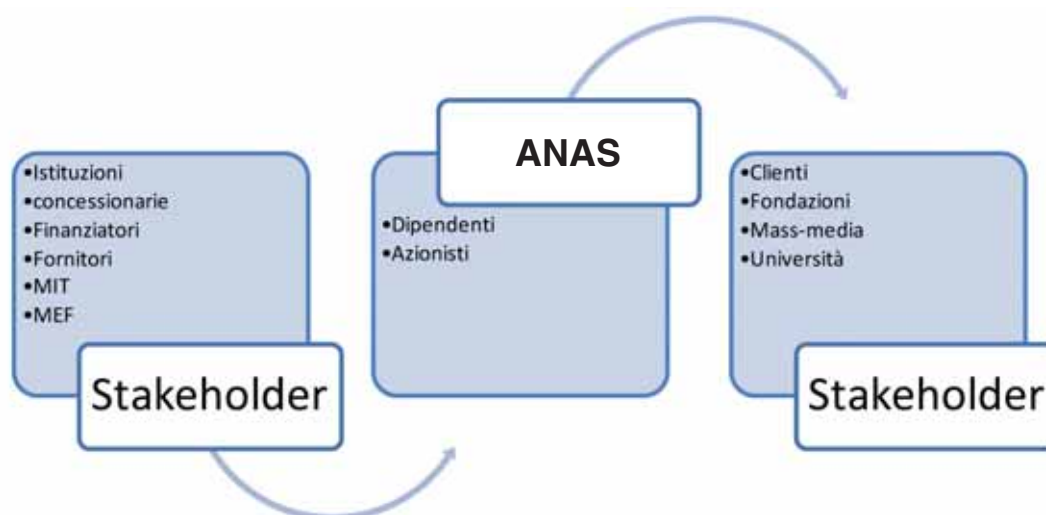
## 4.1 Gli Stakeholder

GRING3.1>  
4.14, 4.15,  
4.16, 4.17

Le relazioni che ANAS intrattiene con gli stakeholder rappresentano momenti di dialogo attraverso il quale ANAS intende costruire uno sviluppo continuo della sostenibilità ambientale e sociale delle attività svolte. 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. La nuova identità mira a identificare ANAS come concessionario della rete stradale di interesse nazionale, con il compito della manutenzione, della tenuta in sicurezza e della vigilanza delle arterie in gestione, nonché come principale attore nella costruzione delle nuove strade e nell'ammodernamento della rete viaria esistente. Il modello di comunicazione scelto è stato quello centralizzato che permette da un lato di evidenziare e tutelare l'attività svolta dai Compartimenti regionali e dall'altro di presentare l'azienda come un'unica entità nei confronti del sempre più articolato sistema delle autonomie locali.

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.

L'elenco degli stakeholder con cui ANAS intrattiene dei rapporti significativi rispetto all'attività svolta dalla Società è rappresentato di seguito:



Le attività di stakeholder engagement e l'assegnazione di priorità agli argomenti oggetto di dialogo con i diversi stakeholder sono analizzati qualitativamente dalle diverse funzioni/unità organizzative dell'ANAS S.p.A.



La frequenza delle attività di ascolto intrattenute con i diversi stakeholder varia a seconda della categoria analizzata. Gli argomenti oggetto di dialogo con i vari stakeholder sono analizzati all'interno dei diversi paragrafi del presente capitolo.

Nella tabella di seguito si rappresentano sinteticamente per categoria di stakeholder gli strumenti di dialogo attivati, i principali risultati e obiettivi del 2011.

<b>Tabella 4.1: Stakeholder Engagement</b>			
<b>Stakeholder</b>	<b>Strumenti di dialogo</b>	<b>Principali Risultati</b>	<b>2011 Obiettivi 2011</b>
Finanziatori	Delibere CIPE; Leggi; Bilancio dello Stato	Riduzione dell'indebitamento e dell'onerosità media dei debiti	Trasparenza, Rispetto dei contratti
Utenti	Web Magazine; URP; Social Networking; VAI; Giornale Telematico; Sito Web; Servizio Stampa; Centro Coordinamento Informazioni Sicurezza Stradale (CCISS); altri eventi pubblici	Visite al Web Magazine +134%; Valutazione "Eccellente" Servizio U.R.P.;	Sicurezza nella viabilità; Trasparenza nella comunicazione
Operatori trasporti eccezionali	Sito WEB-TE; Help-Desk	Introduzione della piattaforma di gestione telematica del processo autorizzativo; Riduzione dei tempi di rilascio degli atti autorizzativi	Tempestività nell'evasione delle richieste; rispetto dei parametri di sicurezza
Licenziatari	Incontri e Contrattualistica	Avvio del progetto di censimento delle licenze	Instaurare Relazioni improntate all'integrità ed al rispetto; fornire un'assistenza continua
Concessionari	Incontri e Contrattualistica	Sopralluoghi ispettivi IVCA (+15% rispetto al 2010); Visite di Controllo IVCA (+21% rispetto al 2010).	
Istituzioni	Audizioni Parlamentari; Tavole rotonde	Svolte nel corso del 2011 5 audizioni diverse presso Camera e Senato	Partecipazione attiva alle iniziative di regolazione promosse dal legislatore e dalle associazioni di settore
Fornitori	Incontri e Contrattualistica; Scambio di informazioni on-line e Portale Acquisti; Vendor Rating	Partecipazione al processo di consultazione per la stesura del Libro Verde degli Acquisti; implementazione del Procurement Contract Management; premio "Compra Verde 2011"; organizzazione di eventi e corsi presso l'Università Tor Vergata di Roma; partecipazione a Convegni Business International S.p.A. e Promo P.A.	Continua implementazione dei criteri di valutazione del procurement; monitoraggio del rispetto del Codice Etico da parte dei fornitori; valutazione e controllo indiretto della catena di fornitura, sulla base di fattori di rischio e identificazione dei fattori critici di fornitura
Dipendenti	House-Organ; Corsi di formazione; Sistemi di valutazione del personale	44.425 ore di formazione erogate nel 2011 a dipendenti	Mantenimento degli attuali livelli occupazionali in linea con le previsioni della finanziaria; continua attenzione alle tematiche della sicurezza e salute sul posto di lavoro; valorizzazione e rispetto del capitale umano attraverso l'erogazione di progetti formativi a cura del Centro di Alta Formazione
Azionista Unico	Audizioni, atti di indirizzo	Distribuzione dell'utile nell'ultimo triennio	Rafforzamento patrimoniale della società e remunerazione dell'azionista

## 4.2 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.

### Piano Nazionale per il Sud

Il 26 novembre 2010 il Consiglio dei Ministri ha approvato il Piano Nazionale per il Sud con l'intento di realizzare grandi progetti infrastrutturali a rete, materiali ed immateriali, destinati principalmente al sistema di collegamenti dorsali e trasversali.

Successivamente il CIPE, ha deliberato in merito agli obiettivi, i criteri e le modalità per la programmazione delle risorse per le aree sottoutilizzate, indicando i requisiti di individuazione degli interventi di rilevanza strategica nazionale, interregionale e regionale che costituiscono lo strumento prioritario per lo sviluppo del Mezzogiorno.

La suddetta programmazione tiene conto dell'insieme delle risorse ordinarie, nazionale e regionali, disponibili per investimenti pubblici e per lo sviluppo di ciascun territorio, ivi comprese quelle previste dai contratti di programma, parte investimenti, degli Enti nazionali.

Nell'ambito dell'attuazione del piano nazionale per il Sud, il CIPE, con la Delibera n. 62/2011, registrata alla Corte dei Conti in data 21 dicembre 2011, ha individuato ed assegnato risorse ad interventi di rilievo nazionale per un totale di 1.653,6 €/milioni, e ad interventi di rilevanza strategica interregionale e regionale per 5.817,7 €/milioni.

Complessivamente ad ANAS vengono assegnate risorse per interventi infrastrutturali stradali di

interesse regionale per complessivi 2,28 €/miliardi e risorse per interventi infrastrutturali stradali di interesse regionale per complessivi 1,65 €/miliardi. La suddivisione per regione di destinazione e per strada di interesse è rappresentata nei seguenti grafici.

Grafico 4.1: Assegnazione risorse ad infrastrutture strategiche regionali di interesse ANAS

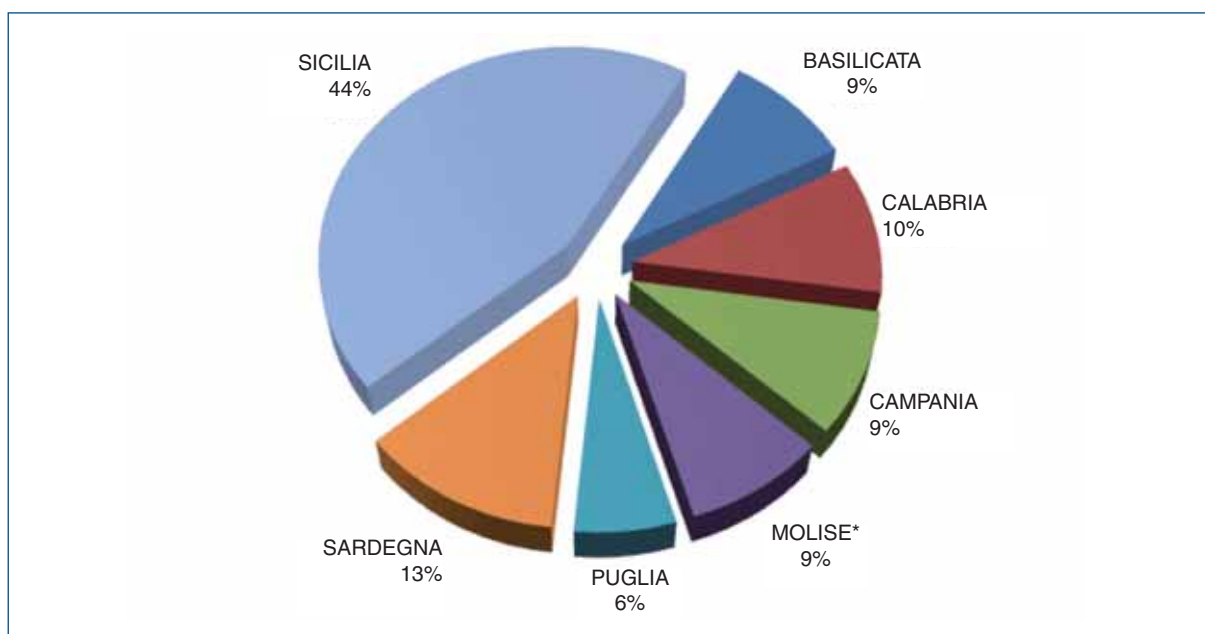
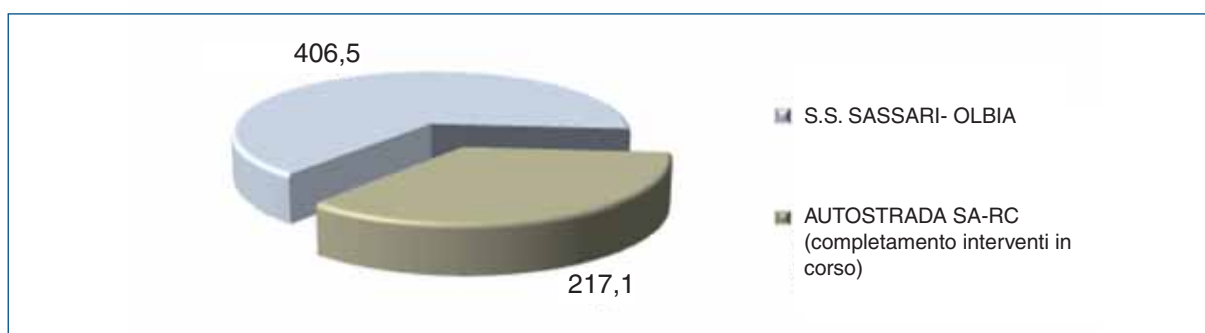


Grafico 4.2: Assegnazione risorse ad infrastrutture strategiche nazionali di interesse ANAS (€/milioni)



Gli interventi saranno attuati mediante gli strumenti previsti dalle normative e dai regolamenti vigenti (accordi di Programma quadro, attuazione diretta e regole di utilizzo delle risorse liberate), mentre quelli prioritari e/o di maggiore complessità attuativa saranno oggetto di appositi atti negoziali, denominati "contratti istituzionali di sviluppo", volti a definire in particolare responsabilità, tempi e modalità di attuazione degli interventi.



## 4.3 I finanziatori

### La Legge di Stabilità 2011

GRI/G3.1>  
EC4

La Legge di Stabilità 2011 del 13 dicembre 2010 n. 220 (ex Legge Finanziaria), come per il precedente anno, non ha previsto per il 2011 i contributi in conto impianti a valere sul capitolo del Ministero dell'Economia e delle Finanze ( di seguito MEF) 7372, né per la realizzazione di nuovi investimenti, né per effettuare interventi di straordinaria manutenzione.

Le risorse finanziarie necessarie per l'**ammortamento delle rate dei mutui** di cui al Contratto di Programma 2003-05 (55,54 €/milioni per l'anno 2011), a partire dall'anno in corso, sono state assegnate su due capitoli di nuova creazione del MEF:

- il capitolo 1872, dove sono stati allocati 13,12 €/milioni (quota interessi 2011);
- il capitolo 7374, dove sono stati allocati 42,42 €/milioni (quota capitale 2011).

Come per il precedente esercizio le risorse finanziarie necessarie agli **interventi di manutenzione straordinaria** sono state attribuite ad ANAS dal CIPE con Delibera n. 12 del 5 maggio 2011 (pubblicata su G.U. n.244 del 19 ottobre 2011) a valere sul fondo infrastrutturale per un importo complessivo di 330 €/milioni.

A seguito della Legge di stabilità 2012 i seguenti fondi sono stati aboliti:

- 330 €/milioni: delibera CIPE n.12 del 5 maggio 2011 per il Contratto di Programma 2011;
- 268 €/milioni: delibera CIPE del n.64 del 2010 per il Contratto di Programma 2010.

Recentemente i predetti importi sono stati riassegnati, per un totale complessivo di €/milioni 598 con deliberazione Cipe del 6 dicembre 2011, recepita con successiva Delibera n. 84/2011 pubblicata sulla G.U. n. 51 in data 1 marzo 2012. Nel 2012 il Contratto di Programma 2011 è stato registrato alla Corte dei Conti.

Per quanto attiene al **corrispettivo di servizio** dell'anno 2011, per la prima volta dalla trasformazione di ANAS in Società per Azioni (anno 2002) non è stato previsto alcun importo per ANAS a valere sul capitolo 1870 del MEF. L'assenza di corrispettivo di servizio per l'anno 2011 è stata, tuttavia, compensata dagli incrementi del canone annuo di cui al comma 1020 dell'art.1 della L.F. 2007 e del comma 19 bis dell'art. 19 del D.L. 78/2009 autorizzati ai sensi dell'art. 15, comma 4 del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 (convertito in L. 122 del 30 luglio 2010).

Nel 2011 ANAS ha ricevuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze in merito al capitolo 7372 le somme esposte nella tabella 2.1, così come richieste in base alle previsioni di spesa e successivi conguagli. Il complesso dei versamenti effettuati dal MEF ad ANAS ammonta a €/milioni 669,07.

**Tabella 4.2: Erogazioni di cassa per anno di competenza del contributo**

Contributo in c/impianti	2011	2010	2009	2008	2007
€/milioni	-	-	217,22	97,00	417,00

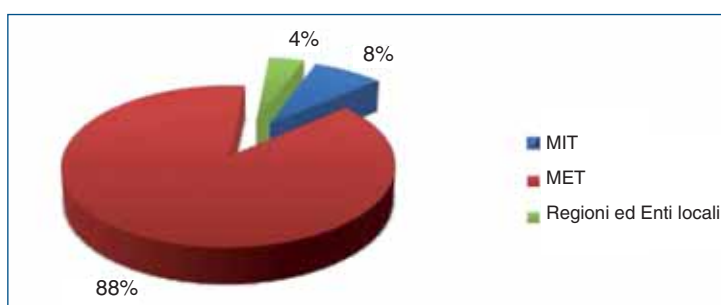
In riferimento ai fondi a copertura delle spese di investimento del 2011, nel medesimo esercizio è stato erogato ad ANAS l'importo di €/milioni 585,49. Tale somma rappresenta la quasi totalità del saldo dei residui passivi al 2002 dovuti ad ANAS dal MEF (il credito vantato da ANAS al 31 dicembre 2010 era pari a 587,30 €/milioni).

Le risorse finanziarie 2011 a copertura delle rate di rimborso dei mutui di cui al Contratto di Programma 2003-05, (€/milioni 55,54) sono state regolarmente incassate da ANAS tra il secondo semestre 2011 e il primo semestre 2012.

Nel corso dell'anno 2011, ANAS ha incassato la totalità del Corrispettivo di Servizio relativo all'anno 2010 che, a valle della consuntivazione degli incrementi realizzati da luglio a dicembre 2010 sui canoni integrativi, così come autorizzati ad ANAS dalla citata norma (art. 15, comma 4 del D.L. n. 78 del 31 maggio 2010 convertito in L. 122 del 30 luglio 2010), è risultato pari a 241,22 €/milioni IVA inclusa.

Il seguente grafico riassume la totalità dei contributi incassati da ANAS nel corso del 2011:

*Grafico 4.3: Incassi 2011*



## Altre fonti finanziarie

In relazione ad altri contributi, (oltre agli stanziamenti citati) di cui ANAS è beneficiaria per il finanziamento degli investimenti, nel 2011 sono stati versati ad ANAS i contributi FAS (Fondi per le Aree Sottoutilizzate) (€/milioni 214,00).

Nel corso del 2011 sono state invece predisposte le richieste di fondi FAS agli uffici competenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con riferimento agli interventi riepilogati nella Tabella 4.3.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

importi in €/milioni

Lavori	Contributi versati 2011
SA-RC Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo1/A delle norme CNR/80 - Tratto tra il km 47+800 ed il km 53+800	94,49
SA-RC Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo1/A delle norme CNR/80 - Tronco 2° - Tratto 4° - Lotto 3° - Stralci 1° e 2° dal Km 222+000 al Km 225+800	31,82
SA-RC Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo1/A delle norme CNR/80 - Tratto tra il km 108+00 ed il km 139+00	263,85
Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19; adeguamento a quattro corsie della S.S.640"di Porto Empedocle - tratto tra il km 9+800 ed il km 44+400	51,82

Sono stati, inoltre, pubblicati i bandi di gara per la selezione degli istituti bancari con i quali ANAS stipulerà sei contratti di mutuo per un totale complessivo pari a circa €/milioni 683. Tali mutui sono destinati principalmente al finanziamento degli interventi relativi alle opere di completamento del passante di Mestre (per €/milioni 100), opere di miglioramento della viabilità di accesso all'hub portuale di Savona (239 €/milioni) ed adeguamento del tronco stradale tra Grosseto e Fano lungo la S.S. 78 (271 €/milioni).

La seguente tabella riepiloga i contributi ricevuti e riconosciuti ad ANAS nel 2011.

importi in €/ migliaia

DESCRIZIONE	Saldo al 31/12/10	Incrementi	Decrementi	Incassi	Rivalutazione	Saldo al 31/12/11
<b>CREDITI VERSO MEF</b>	<b>3.949.707</b>	<b>1.554.876</b>	<b>268.000</b>	<b>1.472.928</b>	-	<b>3.763.655</b>
-Altri Contributi Ministero Economia e Finanze	511.147	1.554.876	-	218.371	-	1.847.652
-Crediti vs Mef L.296 27/12/06 tab. f. c/imp. 2007	2.851.256	-	268.000	669.070	-	1.914.186
-Credito Fondo Speciale ex art.7, c.1 quater, L.178/02	587.305	-	-	585.488	-	1.817
<b>CREDITI VERSO MIT</b>	<b>579.878</b>	-	-	<b>129.321</b>	-	<b>450.557</b>
<b>CREDITI PER DELIBERE CIPE</b>	<b>2.461.237</b>	<b>639.331</b>	<b>213.999</b>	-	-	<b>2.886.569</b>
<b>QUADRO COMUNITARIO DI SOSTEGNO</b>	<b>197.095</b>	-	-	-	-	<b>197.095</b>
<b>CREDITI REGIONI ED ENTI LOCALI</b>	<b>3.007.680</b>	<b>265.388</b>	-	<b>70.537</b>	-	<b>3.202.530</b>
<b>TOTALE</b>	<b>10.195.597</b>	<b>2.459.595</b>	<b>481.999</b>	<b>1.672.787</b>	-	<b>10.500.406</b>

## 4.4 I clienti

GRI/G3.1>  
2.7

Compito primario istituzionale dell'ANAS è garantire l'agibilità, 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.



## 4.4.1 Gli utenti

Nella convinzione che lo sviluppo socioeconomico del Paese sia strettamente legato alla crescita, alla capillarità, ed alla qualità del sistema infrastrutturale, ANAS con la sua distribuita presenza sul territorio è al servizio di quanti utilizzano la rete stradale ed autostradale nazionale. Con molteplici attività, l'azienda provvede ad assicurare una puntuale e tempestiva manutenzione delle strade e autostrade in gestione diretta, offrendo i seguenti servizi:

- 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 seguiti 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.

Si riporta che la carta dei servizi è in fase di aggiornamento normativo a seguito dell'art.36 del Decreto Legge 6 luglio 2011, n.98 convertito in Legge 15 luglio 2011, n.111

### PRINCIPI 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.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

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.

## 4.4.2 I trasporti eccezionali

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. Come evidenziato dalla seguente tabella 4.5, nel corso del 2011, su 18.465 clienti che hanno accesso al Web-TE, 8.586 hanno presentato almeno una domanda per un totale di 42.021 richieste di autorizzazione per la circolazione sulla rete stradale ANAS di veicoli e trasporti eccezionali.

**Tabella 4.5: Autorizzazioni per trasporti eccezionali richieste nel 2011**

Autorizzazioni richieste	Richieste di autorizzazione inviate nel 2011	N. ditte	Media autorizzazioni per ditta	Autorizzazioni/ totale autorizzazioni (%)	Ditte/totale ditte (%)
Più di 100 richieste	10.945	54	203	26%	1%
Da 50 a 99 richieste	4.836	69	70	12%	1%
Da 10 a 49 richieste	9.880	505	20	24%	6%
Da 3 a 9 richieste	8.516	1.827	5	20%	21%
2 richieste	3.446	1.733	2	8%	20%
1 richiesta	4.398	4.398	1	10%	51%
<b>Totali</b>	<b>42.021</b>	<b>8.586</b>	<b>5</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

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.

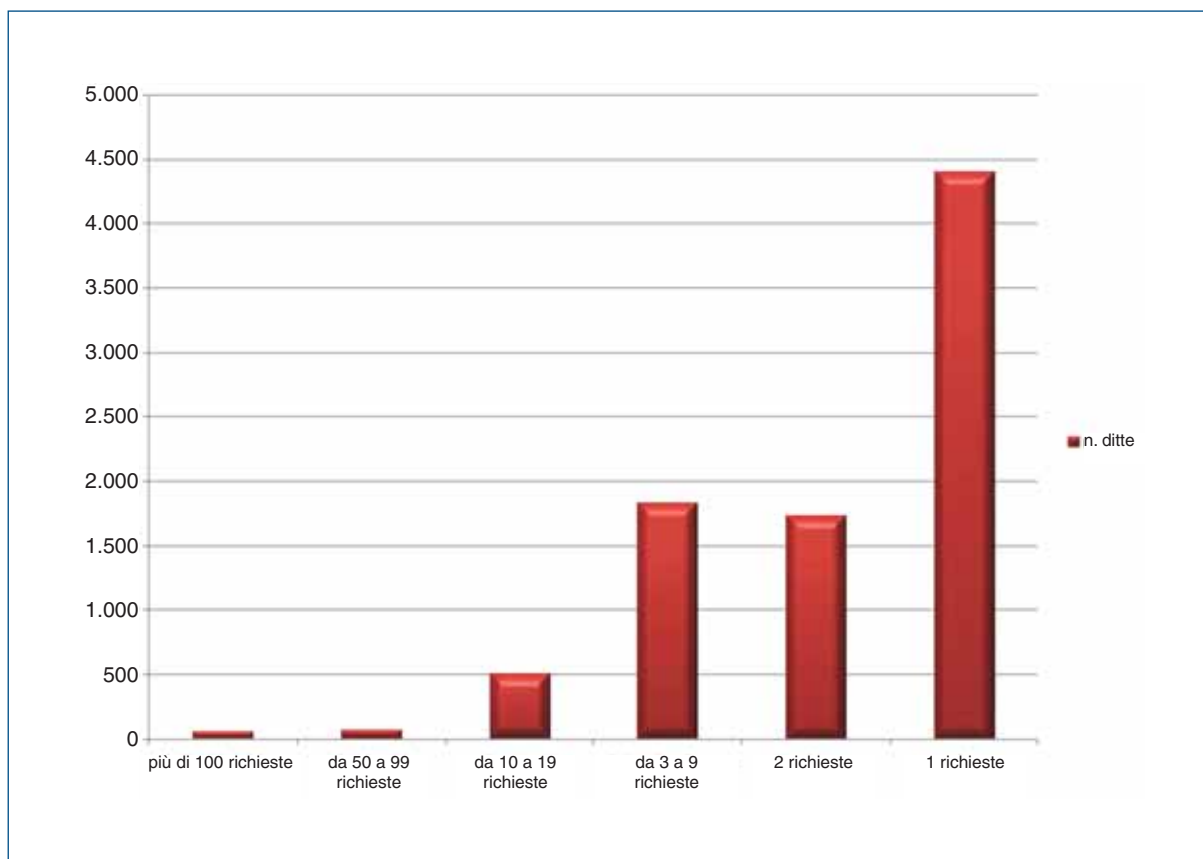
Il settore dei trasporti eccezionali presenta, come il mondo dell'autotrasporto in genere, una notevole frammentazione, evidenziata dal fatto che il 71,4% dei clienti attivi nel 2011 hanno presentato ciascuno 1 o 2 richieste di autorizzazione per trasporti eccezionali nel corso dell'anno, coprendo in questo modo appena il 18% delle richieste. Questi clienti, perlopiù, hanno richiesto autorizzazioni di tipo periodico con durata di 6, 12 o 24 mesi (riferibili essenzialmente a macchine agricole).

D'altro canto esiste, invece, un numero abbastanza piccolo di operatori, 628 imprese pari al 7,3% dei clienti attivi nel 2011, molto specializzato, che produce il 61% delle richieste di autorizzazione.

Il grafico 4.4 sintetizza la distribuzione degli operatori e conferma la relativa frammentazione dell'utenza.

Il grafico 4.4 sintetizza la distribuzione degli operatori e conferma la relativa frammentazione dell'utenza.

Grafico 4.4: Distribuzione degli operatori web-TE per numero di richieste presentate

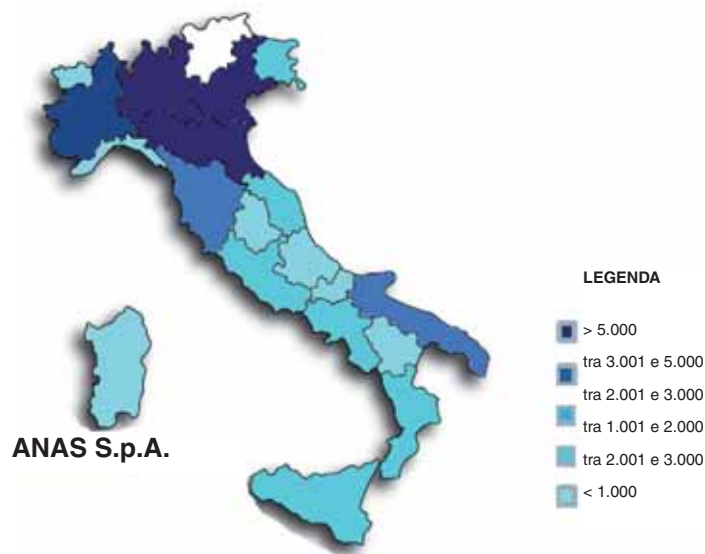


Tramite la piattaforma Web-TE, ANAS continua a mettere a disposizione di tutti i clienti, un sistema di supporto e di rendicontazione di tutte le attività svolte, quali: oneri versati, autorizzazioni richieste e gestione dei veicoli. Ciò consente anche alle aziende meno strutturate di poter avere a disposizione utili report sulle attività di trasporti eccezionali svolte.

Per quanto concerne la distribuzione territoriale degli atti autorizzativi, nella seguente figura si espone il numero complessivo delle richieste di autorizzazione per trasporti eccezionali gestiti da ciascun Compartimento nel 2011 (Fonte ANAS Web-TE):



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011



## Andamento dei Tempi di rilascio degli atti autorizzativi

Grazie alla introduzione della piattaforma web per la gestione telematica di tutto il processo autorizzativo dei trasporti eccezionali, ed alla conseguente dematerializzazione del ciclo degli ordini da parte di clienti, come si evince dai grafici 4.5 e 4.6 (fonte: ANAS Web-TE), sono stati ulteriormente ridotti i tempi di rilascio delle autorizzazioni:

Grafico 4.5: numero di atti rilasciati e giorni medi di rilascio per trimestre (periodo 2009-2011)

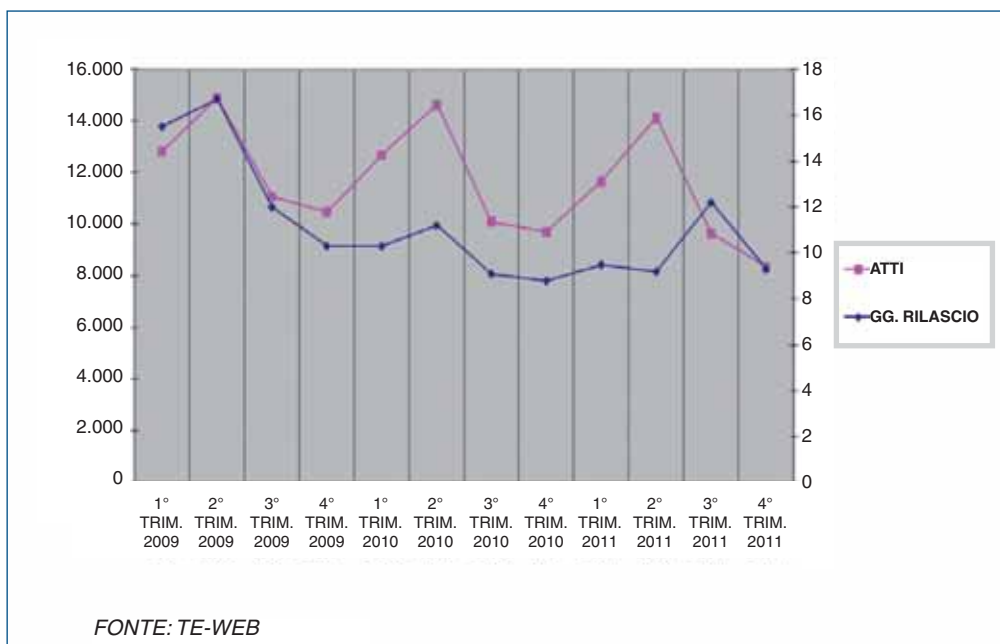
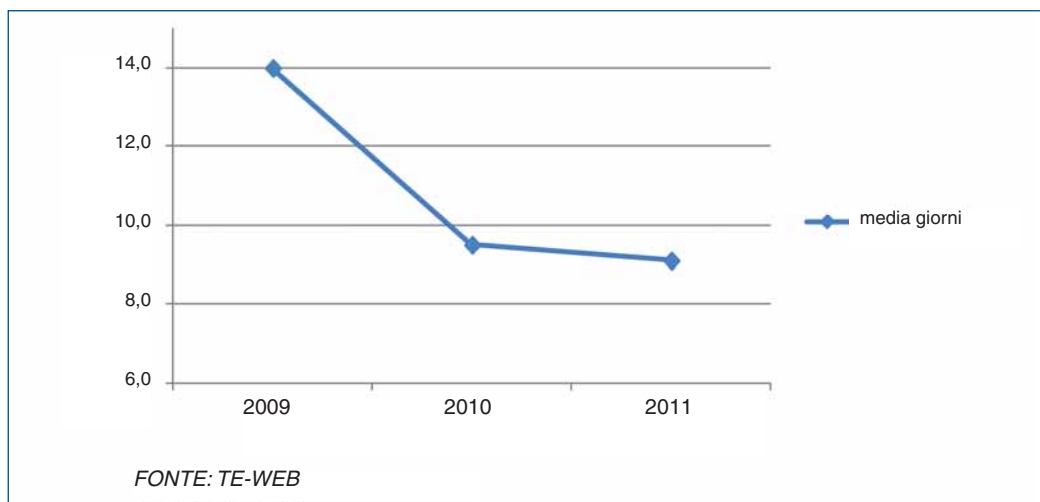


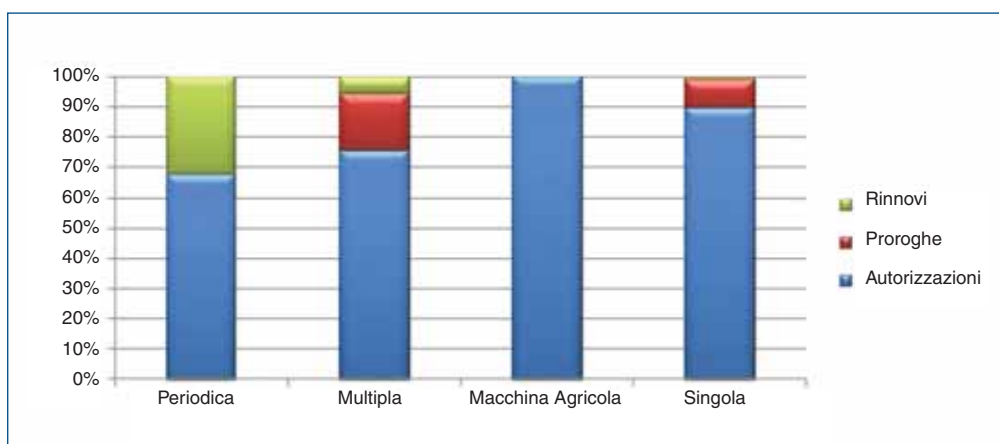
Grafico 4.6: Media Annuale Giorni Rilascio Autorizzazioni TE (2009-2011)



In particolare, si rileva un decremento dei giorni medi di rilascio degli atti autorizzativi da 9,5 nel 2010 a 9,1 nel 2011.

Nel grafico 4.7 si riportano gli atti autorizzativi per tipologia di richiesta:

Grafico 4.7: Atti autorizzativi per tipologia di richiesta (%)



## **Partecipazione al tavolo per la semplificazione normativa**

Nel 2011 è proseguita l'attività di collaborazione presso il tavolo per la semplificazione finalizzato alla riduzione degli adempimenti amministrativi da parte di imprese e di cittadini.

Il confronto continuo con le principali associazioni di categoria è stato assicurato dalla presenza di un rappresentante ANAS in seno alla Consulta dell'Albo degli autotrasportatori conto terzi.

## 4.4.3 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.

Nel 2011 si è dato avvio ad un progetto per il censimento delle licenze e delle concessioni che ha coinvolto i diversi Compartimenti sull'intero territorio nazionale.



Il Progetto, di strategica rilevanza per l'Azienda, tende al riordino del Comparto delle Licenze e Concessioni attraverso l'individuazione degli oggetti realmente esistenti lungo le strade ed a rilevare le situazioni di abuso ponendo in sicurezza situazioni che avrebbero potuto rappresentare condizioni di pericolo per l'incolumità degli utenti della strada.

#### **4.4.4 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 (D.P.R. 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 2011 ANAS ha proseguito l'azione di contrasto dell'abusivismo sulle strade, oltre che con attività dirette, anche attraverso l'attuazione graduale del progetto censimento di cui si è fatto cenno nel paragrafo precedente.

#### **4.4.5 Il servizio gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare**

In tema di gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare, l'attività curata dal relativo servizio è rappresentata dall'aggiornamento e accatastamento dei beni immobili gestiti da ANAS, un aspetto qualificante dell'attività in parola è dato proprio dalle operazioni di censimento degli immobili avviate a fine 2005 che ha consentito di censire 6.500 unità immobiliari a partire dall'inventario iniziale di 1700 fabbricati.

Rispetto al patrimonio immobiliare di tale entità, il competente servizio cura tutta una serie di attività di gestione/valorizzazione, riassumibili in:

- ricognizione dello stato degli immobili nel contesto commerciale in cui sono inseriti, per valutarne le reali potenzialità di sviluppo;
- concessioni gratuite e onerose a dipendenti e a terzi per terreni e fabbricati: lo stato delle concessioni ai dipendenti è oggetto di monitoraggio continuo;

- concessioni onerose a terzi per terreni e fabbricati: per quanto attiene la concessione di immobili a terzi, il Servizio provvede alla verifica delle proposte compartimentali (di concessione) relativamente alla loro conformità ai regolamenti, ai principi aziendali, alla effettiva legittimazione dei richiedenti, alla determinazione del canone concessorio e alle modalità di concessione o eventuali prescrizioni. Nel 2011, sono state elaborate n. 117 autorizzazioni di concessione;
- manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio immobiliare ANAS: nel 2011 sono state valutate, tecnicamente ed economicamente, n° 174 richieste di investimento per Manutenzione Ordinaria-Straordinaria e Nuove Costruzione, per un ammontare complessivo pari ad €/migliaia 8.589.

## 4.4.6 La soddisfazione del cliente

### 4.4.6.1 Le attività di comunicazione e rapporti con utenti e media

180

GRI\G3.1>  
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 (S.R.I.), nell'ambito della Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali svolge attività di rappresentanza e di contatto con gli Enti Istituzionali, per l'analisi delle evoluzioni normative e per la predisposizione di proposte legislative a livello nazionale e europeo, in coerenza con la missione e le finalità dell'Azienda.

In tale ottica, nel 2011, il Servizio si è occupato, principalmente, delle seguenti attività:

- monitoraggio delle attività legislative del Parlamento, del Governo e delle Istituzioni Europee su temi di interesse aziendale;
- monitoraggio delle attività di sindacato ispettivo parlamentare;
- supporto alle attività di rappresentazione 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 stato quello di fornire una comunicazione interna efficace, tempestiva e costante, attraverso il monitoraggio e la segnalazione dei provvedimenti normativi "in itinere", al fine di garantire il necessario ed imprescindibile supporto alla successiva attività di analisi e scelta delle strategie aziendali.

Per quanto riguarda l'attività di sindacato ispettivo parlamentare, nel 2011 il Servizio ha provveduto a fornire numerose risposte verbali a richieste di informazioni provenienti dalle istituzioni parlamentari e dai loro rappresentanti, ricevendo, inoltre, più di 250 atti ispettivi formali (interrogazioni scritte e orali, interpellanze, mozioni, etc.) per i quali ha provveduto a predisporre adeguate risposte.



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Il Servizio Rapporti Istituzionali ha continuato, nell'anno 2011, l'attività intrapresa nel 2010 relativa alla produzione di report settimanali e di una pubblicazione mensile riepilogativa delle attività parlamentari e governative, con lo scopo di rendere maggiormente fruibili, per le direzioni aziendali interessate, le informazioni diffuse.

Il Servizio ha, infine, pubblicato nella rubrica di informazione istituzionale del giornale telematico ANAS "Le Strade dell'Informazione" circa 250 articoli, relativi a provvedimenti legislativi e a pronunce giurisdizionali su temi di interesse aziendale.

Nel 2011 il Servizio Rapporti Istituzionali ha monitorato, analizzato e riferito circa, in particolare, i provvedimenti legislativi e le audizioni di seguito elencati:

## I) Disegni di Legge e Decreti Legge:

- Ddl 3081 - ed altri - Disposizioni concernenti la riorganizzazione dell'assetto societario e delle funzioni della società ANAS S.p.A.;
- Ddl 4242 - Modifiche all'articolo 27 del codice della strada, di cui al Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e all'articolo 55 della Legge 27 dicembre 1997, n. 449, in materia di determinazione delle somme dovute per l'uso o l'occupazione delle strade e delle loro pertinenze, nonché disposizioni concernenti l'utilizzazione dei relativi proventi;
- Ddl 1057 - Istituzione dell'Autorità per i servizi e l'uso delle infrastrutture di trasporto;
- Ddl 4337 - Istituzione dell'Autorità per la regolazione della gestione di reti, infrastrutture e servizi di pubblico trasporto ferroviari e stradali e il collegamento con le infrastrutture nodali;
- Ddl 4434 - Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione;
- Legge 26 febbraio 2011, n. 10 - "Conversione in Legge, con modificazioni, del Decreto Legge 29 dicembre 2010, n. 225, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e di interventi urgenti in materia tributaria e di sostegno alle imprese e alle famiglie";

- Legge 26 maggio 2011, n. 75 - "Conversione in Legge, con modificazioni, del Decreto Legge 31 marzo 2011, n. 34, recante disposizioni urgenti in favore della cultura, in materia di incroci tra settori della stampa e della televisione, di razionalizzazione dello spettro radioelettrico, di moratoria nucleare, di partecipazioni della Cassa depositi e prestiti, nonché per gli enti del Servizio sanitario nazionale della Regione Abruzzo";
- D.P.R. 14 settembre 2011, n.177, "Regolamento recante norme per la qualificazione delle imprese e dei Lavoratori autonomi operanti in ambienti sospetti di inquinamento o confinanti a norma dell'articolo 6, comma 8, lettera g), del Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n.81";
- Legge n.111 del 6 luglio 2011 - "Conversione del Decreto Legge n.98 del 30 giugno 2011 contenente la manovra finanziaria";
- Legge 12 luglio 2011, n. 106 - Conversione in Legge, con modificazioni, del decreto-Legge 13 maggio 2011, n. 70, concernente Semestre Europeo - Prime disposizioni urgenti per l'economia;
- Legge 3 ottobre 2011, n.174, "Disposizioni per la codificazione in materia di pubblica amministrazione";
- Legge 11 novembre 2011, n. 180 "Norme per la tutela della libertà d'impresa. Statuto delle imprese";
- Legge 11 novembre 2011, n.181 Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2010;
- Legge 11 novembre 2011, n.182 - Disposizioni per l'assestamento del Bilancio dello Stato e dei Bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2011;
- Legge n. 183 del 12 novembre 2011 - "Legge di stabilità 2012";
- Legge 12 novembre 2011, n.184 - Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e Bilancio pluriennale per il triennio 2012-2014;

- Legge n. 214 del 22 dicembre 2011 "Conversione del Decreto Legge 201/2011 (Manovra Monti)";
- Legge 217 del 15 dicembre 2011, "Legge Comunitaria 2010";
- Decreto Legge 29 dicembre 2011, n. 216, "Proroga di termini previsti da disposizioni legislative".

## II) Atti di governo:

- Decreto Legislativo 15 marzo 2011, n.35 (ex AG 307) - Attuazione della Direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;
- Decreto Legislativo 11 aprile 2011, n. 61 (ex AG 319) - Attuazione della Direttiva 2008/114/CE recante l'individuazione e la designazione delle infrastrutture critiche europee e la valutazione della necessità di migliorarne la protezione";
- Decreto Legislativo 31 maggio 2011, n. 88 (ex AG 328) recante "Attuazione dell'articolo 16 della Legge 5 maggio 2009, n. 42, e successive modificazioni, in materia di risorse aggiuntive ed interventi speciali per la rimozione degli squilibri economici e sociali";
- Decreto Legislativo 18 luglio 2011 (ex AG 358) recante riordino della normativa in materia di congedi, aspettative e permessi;
- Decreto Legislativo 31 agosto 2011 (ex AG 359) recante "Disposizioni recanti attuazione dell'art. 2, della Legge 31 dicembre 2009, n. 196, e successive modificazioni, in materia di adeguamento e armonizzazione dei sistemi contabili";
- Decreto Legislativo 6 settembre 2011 (ex AG 373) recante il codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia;
- Decreto Legislativo 29 dicembre 2011, n. 228 (ex AG n. 414) in materia di valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche;



- Decreto Legislativo 29 dicembre 2011, n. 229 ( ex AG n. 415) in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche.

### III) Audizioni:

- L'11 Gennaio 2011 si è svolta, avanti l'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture, l'audizione del Presidente di ANAS sulle concessioni nel settore dei trasporti e dei lavori pubblici – servizi e lavori connessi ad esigenze relative alla sicurezza del traffico.
- Il 3 febbraio si è svolta l'audizione informale del Presidente di ANAS in relazione alla messa in sicurezza della Strada Statale n.45 Valtrebbia e sull'introduzione del pedaggio sul Raccordo Autostradale Firenze-Siena, avanti la VIII Commissione Ambiente della Camera.
- Il 16 marzo si è svolta l'Audizione del Presidente di ANAS in merito alla realizzazione del tratto Ancona-Perugia nell'ambito del Piano di Area Vasta, avanti la 8° Commissione Lavori Pubblici del Senato.
- Il 7 aprile si è svolta presso la VIII Commissione Ambiente della Camera l'Audizione del Presidente di ANAS, nell'ambito dell'esame del Libro Verde sulla modernizzazione della politica dell'Unione Europea in materia di appalti pubblici.
- Il 9 giugno si è svolta presso la 8° Commissione Lavori Pubblici del Senato l'Audizione del Presidente di ANAS, nell'ambito dell'esame del Libro Verde sulla modernizzazione della politica dell'Unione Europea in materia di appalti pubblici.

## b. Servizio Stampa e Comunicazione Media

Per quanto riguarda i compiti tradizionali del Servizio Stampa, nel corso del 2011, 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;
  - gli eventi dinamici (incidenti, frane o altro);
  - 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.

Nel corso del 2011 il Servizio Stampa e Comunicazione Media ha emesso circa 1.700 comunicati stampa pari ad una media di 4,6 comunicati al giorno trasmessi ai media nazionali e locali (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" distribuito via e-mail alla totalità dei dipendenti ANAS;
- e) progetti editoriali;
- 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 150 articoli giornalieri);

- b) monitoraggio continuo (dalle ore 07.00 alle ore 20.00) delle agenzie di stampa;
- 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 8.500 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.

Quest'anno inoltre, il Servizio Stampa ha realizzato una mostra fotografica sui cantonieri, che ha riscosso un grande successo ed è stata rilanciata su Internet dall'Adnkronos multimedia.

Il Servizio Stampa ha inoltre gestito anche l'attività di elaborazione degli interventi per i vertici aziendali. Nel 2011 sono stati predisposti 59 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. Comunicazione WEB, Giornale Telematico e VAI

Il sito web aziendale [www.stradeanas.it](http://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**.

ANAS ha iniziato un percorso che mira all'uscita dal perimetro della Pubblica Amministrazione e all'interno del nuovo sistema di comunicazione ha ottenuto risultati profondamente innovativi.





# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Questa capacità le ha permesso, soprattutto, di essere concorrenziale nei confronti dei soggetti privati. In una logica in cui domina la **multicanalità**, ANAS è stata una delle prime aziende italiane ad utilizzare con successo i *social network* per diffondere informazioni, promuovere eventi ed iniziative, creando nuovi spazi di dialogo con i cittadini e nuovi canali per raccogliere le loro opinioni e valutare la soddisfazione degli utenti su servizi e attività istituzionali.

Per un utile ed efficace uso del *social network*, come più generale per la comunicazione, è stata fondamentale la fase di progettazione, con l'individuazione del target, la definizione degli scopi che si intendeva raggiungere, la valutazione delle risorse a disposizione e, soprattutto, dei contenuti che si volevano diffondere.

ANAS ha modificato il tipo di comunicazione da veicolare all'esterno in un momento storico in cui l'elemento caratteristico della comunicazione mediatica è l'*overload* informativo, cioè l'eccesso di informazioni. Internet oggi ha mutato non solo i meccanismi e i contenuti della conoscenza ma anche il significato stesso del sapere. Oggi le notizie che circolano sui *social network* trovano centinaia di persone pronte a correggerle, contestarle, arricchirle: rispetto a questi temi la Direzione Relazioni Esterne ha saputo cogliere il cambiamento, favorendo l'adattamento e al contempo la sperimentazione delle nuove tecnologie nella comunicazione di ANAS.

Durante lo scorso esodo estivo l'ANAS ha sperimentato una nuova forma di informazione con l'apertura del **canale ufficiale aziendale @stradeanas** attraverso il *social network Twitter*, grazie al quale, minuto dopo minuto, h24, vengono diffuse, racchiudendole in 140 caratteri (i tweet appunto), le principali informazioni che interessano l'Azienda e, in particolare, le notizie sul traffico.

Alla progettazione e alla messa on-line, è seguita l'attività di aggiornamento dei mezzi e delle risorse: i nuovi strumenti di comunicazione, diffusi grazie al web 2.0, richiedono un costante e veloce aggiornamento dei contenuti e la capacità di "dimostrarsi al passo" degli sviluppi e delle evoluzioni del mezzo, nonché un'alta formazione del personale dedicato.

**Il primo Bilancio** di utilizzo del canale aziendale Twitter è stato molto positivo: nel 2011 gli utenti sono continuati ad aumentare progressivamente e, a dicembre, è stata superata quota 4.000 persone che minuto per minuto "seguono" i *tweet ANAS*.

Lo sviluppo della “infomobilità” ha prodotto una più forte coscienza da parte dell’utenza e, quindi, di conseguenza, ha comportato ricadute positive anche nel campo della sicurezza stradale. È per questo motivo che già da qualche anno ANAS ha sviluppato un nuovo strumento integrato per l’informazione web sulla viabilità.

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 relative alle principali arterie italiane; le immagini delle telecamere disseminate sulla rete stradale e autostradale. VAI fornisce informazioni georeferenziate sul traffico in tempo reale, sulla presenza dei cantieri e sugli eventi stradali (rallentamenti, ostacoli, carichi dispersi).

Anche nel 2011 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, ideato, progettato e sviluppato interamente *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 del nome della strada sulla base della denominazione e del numero, anche parziale), ricerca di una telecamera. Ogni tipo di scelta consente di erogare l’informazione gestibile singolarmente.

Dal 2009 il servizio è diventato accessibile anche da piattaforma mobile, all’indirizzo [www.stradeanas.it/mobile](http://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.

Ulteriore novità, dalla fine dello scorso dicembre, è stata resa disponibile l’applicazione VAI per i *tablet* e gli *smartphone Apple* e per gli *smartphone Android*. A partire dal 2012, quindi, anche il servizio di infomobilità di ANAS è presente in “Apple store” e in “Android market”, naturalmente acquistabile gratuitamente.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Siamo pertanto dinanzi a una piccola ma significativa rivoluzione: in auto - certamente non il conducente alla guida - sarà possibile controllare sul cellulare la viabilità in tempo reale, i lavori, i cantieri, le telecamere disseminate sul territorio e tutti gli eventi stradali, allo stesso modo con il quale le informazioni ieri erano offerte sul web.

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 inoltre lanciato a dicembre 2009 il web magazine [www.lestradedellinformazione.it](http://www.lestradedellinformazione.it).

Nell'ultimo anno il web magazine "Le Strade dell'Informazione" ha notevolmente arricchito la sua offerta giornalistica e la sua presenza sul web, grazie a novità di contenuto e all'implementazione tecnologica. Il numero degli articoli quotidiani e degli approfondimenti è stato incrementato, con l'inserimento in media di 8-10 articoli al giorno.

A novembre del 2011 sono state introdotte alcune nuove rubriche:

1. Le strade del Mondo: sezione relativa a notizie sul settore infrastrutturale provenienti da ogni parte del mondo;
2. Le strade della Sicurezza: rubrica dedicata ai temi della sicurezza stradale;
3. Le strade della Mobilità: rubrica sui trasporti.

Inoltre, sono state inserite le possibilità per i lettori di segnalare gli articoli sui social network (Facebook e Twitter) e di comporre una versione personalizzata degli articoli di interesse (sezione Il mio giornale).

A gennaio 2011 è stata realizzata una newsletter settimanale, inviata tramite e-mail ai dipendenti ANAS, che consente di avere un panorama esaustivo delle informazioni più importanti della settimana sul settore infrastrutturale. Nel documento vengono riepilogati i titoli degli articoli più significativi della settimana, che gli utenti, tramite un link, possono leggere direttamente sul giornale on-line.

Da dicembre 2011 la newsletter viene inviata anche all'esterno, ad una mailing list selezionata che comprende rappresentanti delle istituzioni, dei media e del settore infrastrutturale, e che viene periodicamente aggiornata.



Da gennaio 2012 è stato pubblicato un nuovo layout grafico del web magazine, che risulta più accattivante per gli utenti attraverso una grafica più accurata ed una esposizione degli articoli ancora più chiara. E' stata realizzata una *skin* grafica di forte impatto, come quella del sito Repubblica.it, per pubblicizzare i progetti e gli eventi ANAS. Inoltre dall'inizio dell'anno è stata implementata una ricerca regionale disponibile attraverso un collegamento in home-page, per consentire agli utenti ed agli organi di informazione di accedere direttamente alle notizie di interesse.

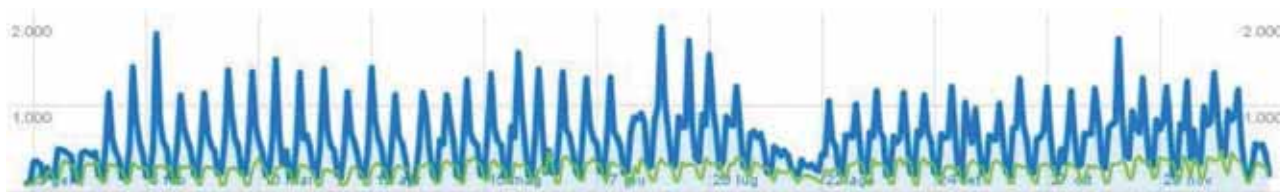
Anche il web magazine è stato ottimizzato per l'accesso da palmare e smartphone (compreso il *Blackberry*), per rispondere alle esigenze dei sempre più numerosi utenti che accedono attraverso questi dispositivi.

Sono stati realizzati dei banner grafici per ogni rubrica, per pubblicizzare, soprattutto all'esterno, i nostri articoli e le nostre rubriche attraverso un link diretto.

Infine, sono state adottate numerose e continuative strategie SEO (*search engine optimization*), al fine di ottimizzare l'indicizzazione ed il posizionamento del web magazine sui motori di ricerca.

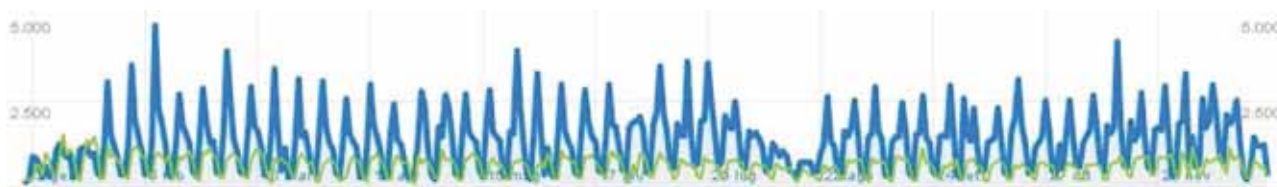
Grazie a tutte queste novità, il web magazine di ANAS si è ormai attestato come il principale organo di informazione *on-line* per il settore infrastrutturale, posizionandosi tra gli operatori, il mondo accademico, istituzionale e i media come un "forum strategico" di riflessione ed analisi su temi infrastrutturali e diventando un punto di riferimento per il settore, con approfondimenti scientifici, tecnici, culturali. Per il comparto, avere una testata *on-line*, con accesso libero e gratuito, che presentasse studi, analisi e discussioni in materia, rappresenta un'assoluta novità.

Nel 2011 "*Le Strade dell'Informazione*" ha registrato 217.123 visite (92.462 nel 2010, in verde nel grafico seguente). (fonte *Google Analytics*):



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Ottimo anche il dato sulle visualizzazioni di pagina che sono passate da 233.447 del 2010 (in verde) a 492.062 nel 2011 (in blu), con un incremento del **110,78%** (fonte *Google Analytics*):



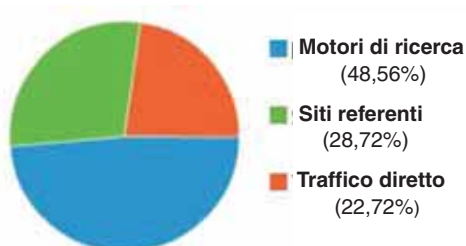
L'aumento dei contatti da piattaforma mobile (*iPhone, iPad, Android, Blackberry*), hanno fatto segnare incrementi compresi tra il **+161%** e addirittura il **+3.778%** (in verde 2010, in blu 2011) (fonte *Google Analytics*):



192

E' opportuno evidenziare come le visite derivanti da *Google* siano notevolmente aumentate rispetto al passato: la sorgente di traffico del motore di ricerca è al 1° posto con il **48,56%**.

Le tag-line ed i titoli sono stati studiati in termini di comunicazione web 2.0: le parole utilizzate sono studiate al fine di far indicizzare adeguatamente il sito secondo criteri SEO (Search Engine Optimization), proprio dei motori di ricerca (fonte *Google Analytics*):



## d. Eventi

Il settore Eventi si è occupato principalmente delle attività di progettazione, organizzazione e gestione delle cerimonie di apertura al traffico, avvio lavori, abbattimento del diaframma di gallerie, 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 2011 sono state realizzate 24 aperture al traffico, di seguito sono citate le principali:

- 28 febbraio 2011 - Strada statale 106 "Jonica" - Calabria  
Lavori di ammodernamento e adeguamento dal km 402,400 al km 406,500.  
Costo complessivo dell'intervento: 85,4 milioni di euro.
- 4 aprile 2011 - Strada statale 28 "del Colle di Nava" - Liguria  
Lavori di realizzazione della variante all'abitato di Pieve di Teco.  
Costo complessivo dell'intervento: 50 milioni di euro.
- 21 luglio 2011 - Autostrada A3 SA-RC - Campania  
Lavori di ammodernamento ed adeguamento del 1° Tronco - 5° Tratto - 4° Lotto - tra gli Svincoli di Contursi Terme e di Sicignano degli Alburni  
Costo complessivo dell'intervento: 223 milioni di euro.
- 28 luglio 2011 - Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti - Tratto Terni-Confinare Regionale - Umbria  
Lavori di completamento del tratto compreso tra lo svincolo Terni est e lo svincolo Valnerina  
Costo complessivo dell'intervento: 210 milioni di euro.
- 7 novembre 2011 - Strada statale 106 "Jonica" - Calabria  
Tratto funzionale tra lo svincolo di Borgia e lo svincolo di Simeri Crichi  
Costo complessivo dell'intervento: 326,9 milioni di euro
- 28 dicembre 2011 - Strada Statale 17 - Molise  
Lavori di completamento del 2° lotto della variante alla strada statale 17 tra lo svincolo con la strada provinciale 11 e lo svincolo con la strada statale 652 "Fondo Valle Sangro  
Costo complessivo dell'intervento: 70 milioni di euro

Le principali manifestazioni, cui ANAS ha partecipato sono:

- 21 gennaio 2011: Lectio magistralis dell'Amministratore Unico Pietro Ciucci, presso l'Accademia Aeronautica di Pozzuoli;
- 11-13 maggio 2011: "Roma Capitale dell'Ambiente", MoTechEco, 4°Salone della Mobilità Sostenibile, Partecipazione dell'ANAS con uno stand;



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

- Cerimonia per l'avvio dei lavori di realizzazione della viabilità a carattere urbano, compianare all'Autostrada A24 da via Palmiro Togliatti alla barriera di Roma Est (costo complessivo dell'intervento oggetto di apertura al traffico: 256 milioni di euro), maggio 2011;
- Conferenza stampa di presentazione dell'Esodo estivo 2011, Roma 27 luglio 2011;
- Conferenza stampa sui risultati dell'Esodo estivo 2011, Roma 14 settembre 2011;
- XXIV Congresso Mondiale della Strada, Città del Messico, 26-30 settembre 2011  
Partecipazione dell'ANAS al Padiglione Italia;
- Celebrazione dell'Unità Nazionale e Giornata delle Forze Armate, Napoli 4-6 novembre 2011. Partecipazione dell'ANAS con uno stand;
- Festa del Cantoniere 2011, Roma 6 dicembre 2011.

## **e. Attività economiche ed avvisi legali**

Dal 2010 la Direzione Centrale Relazioni Esterne si è arricchita come 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 comunicazione all'esterno);
- coordinamento dei comunicati riguardanti bandi ed esiti di gare di appalto e nuova ripartizione su aree geografiche.

Nel corso del 2011 la Direzione Centrale Relazioni Esterne ha curato complessivamente la pubblicazione di 547 avvisi legali (su quotidiani di rilievo nazionale e regionale, nonché sugli organi ufficiali quali GUUE, GURI e/o Bollettini Regionali), con una media mensile di circa 46 pratiche gestite, per un importo complessivo di € 1.426.419,74.

L'attività globale è consistita in 540 pubblicazioni per ANAS (di cui 95 per la Direzione Generale e 445 per i Compartimenti), e complessive 7 pubblicazioni legali per Autostrada del Molise, Autostrade del Lazio e Quadrilatero.

## f. CCISS

Nel 2011, 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 della 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.

Nel 2011 la struttura CCISS ANAS ha provveduto alla gestione di oltre 15 mila notizie di viabilità statica (cantieri) e dinamica. Sul sito dell'ANAS ([www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it)) il personale ANAS in servizio presso il CCISS valida tutte le notizie raccolte dalla SON e le pubblica sul web sulla nuova piattaforma "VAI ANAS" di Infomobilità. I notiziari emessi dal CCISS nel 2011 sono stati complessivamente oltre 40.000, così ripartiti:

- circa 15 mila notiziari Onda Verde;
- circa 15 mila collegamenti con Rainews24, Radio San Marino e Radio Vaticana;
- circa 5000 collegamenti con Tg Rai nazionali e regionali;
- oltre 15000 notiziari macro-regionali diffusi attraverso il numero di pubblica utilità 1518.

## **g. La Relazione con il pubblico e la customer satisfaction**

Conformemente agli orientamenti e alle direttive dei vertici aziendali, ANAS anche nel 2011 ha consolidato, implementato e sviluppato la struttura dell'U.R.P. in un'ottica di miglioramento 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;
- cogliere e soddisfare le molteplici esigenze dell'utenza;
- elevare il livello del servizio elargito;
- supportare il cittadino nel suo viaggio all'interno di ANAS.



Il 21 novembre 2006 l'ANAS, su iniziativa della Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti 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. L'obiettivo del numero unico è quello di snellire, facilitare, rendere lineare il rapporto con gli utenti in modo da esser in grado di rispondere con la necessaria trasparenza alle richieste/osservazioni, positive o negative, e ai suggerimenti degli utenti.

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 e l'ANAS ha aperto un canale diretto di comunicazione con tutti i cittadini, in un'ottica aziendale moderna di fidelizzazione del cliente.

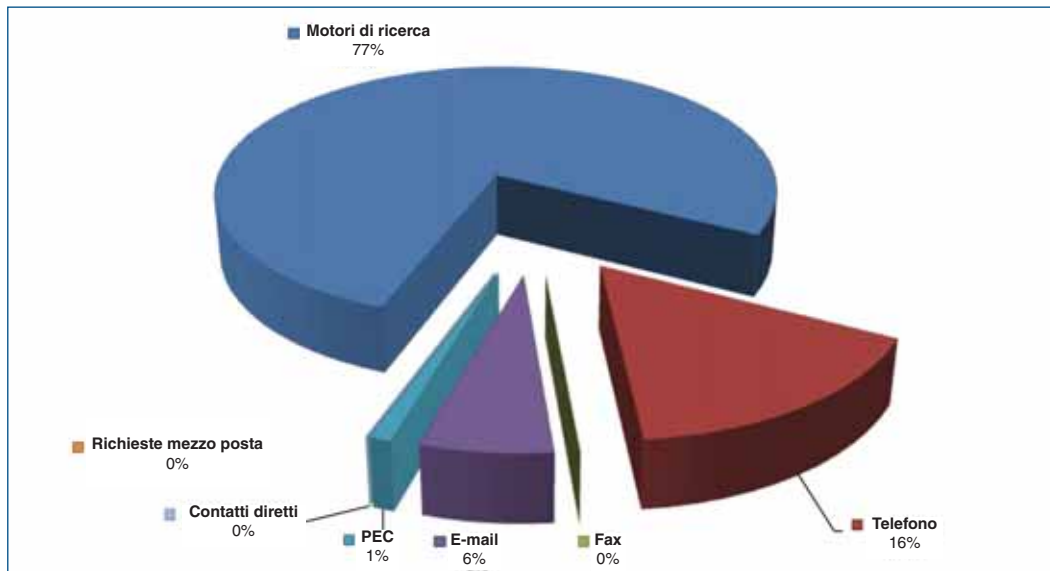
Alla fine del 2007, gli utenti che avevano scelto di contattare il "Pronto ANAS" per richiedere informazioni, effettuare una segnalazione o un reclamo erano quasi 20.000. Dal 2007 a oggi (31 dicembre 2011) il numero di utenti che hanno scelto il "Pronto ANAS" come canale di contatto con l'azienda ha avuto un incremento di oltre il 45%. In particolare nel 2011 il numero di utenti che si sono rivolti agli Uffici Relazioni con il Pubblico è stato pari al 6.7% in più rispetto all'anno precedente.

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](mailto:841148@stradeanas.it) - attualmente l'utente si può mettere in contatto con ANAS anche tramite la Posta Elettronica Certificata (PEC) [841148@postacert.stradeanas.it](mailto:841148@postacert.stradeanas.it).

Da un'attenta analisi è stato possibile verificare che rispetto all'anno precedente è aumentato del 37% il numero di utenti che hanno inviato richieste, segnalazioni e suggerimenti tramite e-mail attraverso l'apposita casella di posta elettronica 841.148 PEC.

Questo strumento ha rappresentato infatti nel 2011 il 4% del totale richieste annuali.

Grafico 4.8: Totale contatti servizio "Pronto ANAS: 841.148" (per canale)



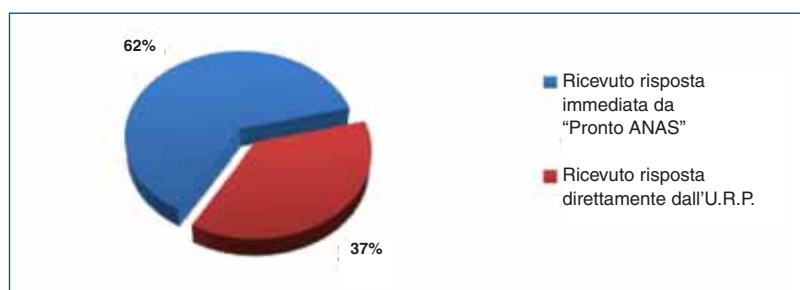
L'U.R.P. della Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali ha attuato, nel 2011, le seguenti iniziative:

- 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 elargito;
- incontri organizzativi atti ad aggiornare i processi legati alla gestione del servizio "Pronto ANAS" 841.148 di 1° livello e di 2° livello;
- promozione del servizio offerto dal Numero Unico Pronto ANAS 841.148 tramite la distribuzione delle brochure informative e delle Conferenze Stampa dell'Esodo e del Controesodo estivo;
- partecipazione 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 anche attraverso lo scambio di *best practice* (Incontri svoltisi il 3 e il 4 febbraio a Vienna, il 12 e il 13 maggio ad Amsterdam ed il 24

e 25 ottobre a Roma, a cui hanno preso parte i rappresentanti degli Uffici Relazioni con il Pubblico di aziende analoghe all'ANAS di Finlandia, Austria, Danimarca, Olanda, Svezia e Regno Unito).

Nel 2011, il 62% degli utenti ha ricevuto una immediata risposta dal Contact Center "Pronto ANAS" 841.148, mentre il 37% ha ricevuto una risposta direttamente dagli uffici U.R.P.

Grafico 4.9: Distribuzione risposte ricevute da U.R.P. e "Pronto ANAS" nel 2011



In base a quanto stabilito dalla Normativa ANAS e dalla Carta dei Servizi, nell'anno 2011:

- il 77.5% delle pratiche U.R.P. hanno ricevuto un primo riscontro entro le 48 ore lavorative;
- il 90.5% delle pratiche sono state evase entro 30 giorni.

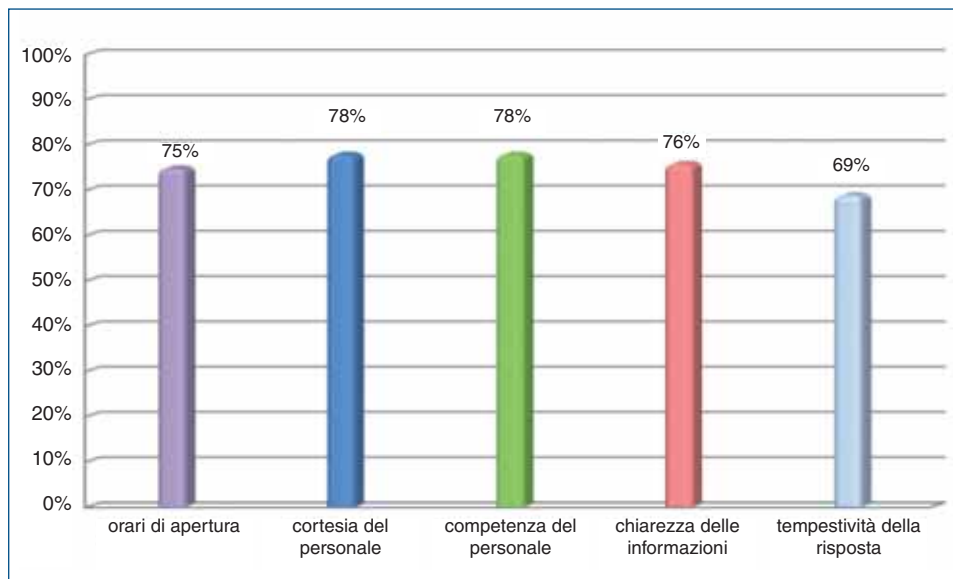
Questi dati confermano un trend di miglioramento costante delle performance offerte dagli Uffici Relazioni con il Pubblico della Direzione Generale e dei Compartimenti dislocati sul territorio Nazionale, rispetto all'anno precedente, infatti, ben il 6.5% in più delle richieste degli utenti ha ricevuto risposta entro i tempi previsti.

Tali miglioramenti sono confermati anche dal *feedback* che riceviamo direttamente dagli utenti. Il supporto dell'U.R.P., infatti, effettua sin dal 2007 indagini, trimestrali e annuali, di soddisfazione dell'utente tramite questionari con i quali gli utenti possono esprimere il proprio giudizio nei confronti dei servizi offerti dagli Uffici Relazioni con il pubblico. Nell'ultimo anno è emerso che oltre il 70% degli utenti si ritiene soddisfatto del servizio ricevuto dagli Uffici Relazioni con il Pubblico in generale. Il 78% degli utenti intervistati ritiene il personale degli Uffici Relazioni con il Pubblico molto competente. Infatti, tutto il personale U.R.P. è stato altamente formato tramite la partecipazione al Master ANAS-LUMSA: "Master Universitario di II livello: Attività di Informazione e Comunicazione degli Uffici Pubblici (D.P.R. 162/82, Lg. 341/90 e D.M. 508/99)" svolto in conformità della Legge 150/2000 e al relativo regolamento di attuazione.



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Grafico 4.10: Risultanze delle indagini di soddisfazione del cliente svolte nel 2011 e relative ai servizi svolti dall'Ufficio Relazioni con il Pubblico



Attraverso l'Ufficio Relazioni con il Pubblico ANAS cerca inoltre 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, a seconda delle richieste, all'utenza. Di seguito si riporta il giudizio espresso dagli utenti con riferimento alle dimensioni: qualità del Servizio "Pronto ANAS", utilità del servizio, accessibilità e funzionalità dell'U.R.P..

CARATTERISTICHE VALUTATE	GIUDIZIO 2011
Servizio Pronto ANAS 841.148	Eccellente
Utilità del Servizio	Eccellente
Accessibilità e funzionalità dell'Ufficio Relazioni con il Pubblico	Eccellente

GIUDIZIO	CORRISPONDENTE VALORE IN PERCENTUALE
<b>Eccellente</b>	<b>da 70% a 100%</b>
<b>Sufficiente</b>	<b>da 50% a 69%</b>
<b>Insufficiente</b>	<b>da 0% a 49%</b>

I contatti con l'utenza sono gestiti attraverso un sistema di Customer Relationship Management che permette ad ANAS 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.

#### 4.4.6.2 La qualità delle rete autostradale in concessione

Le Società Concessionarie della rete autostradale nazionale hanno dimostrato, negli ultimi anni, una particolare attenzione al concetto di responsabilità sociale di impresa, cioè all'integrazione di preoccupazioni sociali ed ecologiche nelle proprie decisioni quotidiane, sia di natura industriale che commerciale.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

A riprova di ciò appare significativo il fatto che prosegua e si estenda l'iniziativa relativa alla redazione, da parte di un numero sempre maggiore di Società Concessionarie, del documento di Bilancio di Sostenibilità; l'obiettivo, rinnovato, è quello di dar conto ai cosiddetti *stakeholder* dell'Azienda, cioè ai portatori di interessi che corrispondono a sostenere l'iniziativa economica, delle performance in termini di responsabilità sociale e di sostenibilità conseguite dalla Società.

In tale contesto, l'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali ha svolto anche nel 2011 attività indirizzate, anche nell'ambito del progetto relativo alla carta dei servizi, verso la diffusione di tale iniziativa di redazione del Bilancio di sostenibilità. Al riguardo, alcune concessionarie - come Autostrade per l'Italia S.p.A. e le controllate Strada dei Parchi S.p.A., Società Autostrade Meridionali S.p.A., Tangenziale di Napoli S.p.A., Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A., R.A.V. Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A., ma anche Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A., e la società Milano-Serravalle Milano Tangenziali S.p.A.- hanno acquisito *good practice* che riferiscono nei loro bilanci di sostenibilità. Nel frattempo, è sembrato opportuno continuare ad incoraggiare e sostenere nel 2011 tutte quelle iniziative valutate come positive, anche attraverso la circuitazione del relativo avanzamento in apposite sezioni dei siti delle società concessionarie.

Tra queste si citano a titolo esemplificativo le seguenti:

- in tema di risparmio di energia elettrica, è proseguita, soprattutto all'interno di gallerie, l'installazione di lampade a led (al posto delle tradizionali lampade al sodio ad alta pressione), risultate convenienti dal punto di vista dei consumi e dei costi di manutenzione;
- in tema di risanamento acustico, le società concessionarie hanno elaborato piani di interventi di contenimento e abbattimento dell'inquinamento acustico, secondo le disposizioni del D.M. 29.11.2000, decreto attuativo della Legge quadro n. 447/95. Sono proseguite, a tal proposito, le installazioni di barriere acustiche;
- nell'ambito della mobilità sostenibile, l'impegno in particolare di una concessionaria si è concretizzato nel progetto "car pooling", una soluzione alternativa e conveniente alla mobilità tradizionale che consiste nell'utilizzare una sola vettura con più persone a bordo per coprire lo stesso tragitto, con vantaggi per l'ambiente e per ciascun viaggiatore;
- iniziative connesse con l'elevamento della sicurezza stradale come la diffusione della cultura della sicurezza stradale attraverso l'impiego dei media e/o di specifici progetti poi realizzati (è appena il caso di ricordare il progetto denominato "tutor");



- l'introduzione e la diffusione di tecnologie di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili (fotovoltaico, solare, eolico, idrogeno verde), nell'ambito delle quali si citano, in particolare, la redazione di progetti e la realizzazione di impianti fotovoltaici su "insert loss", su pensiline nelle aree di servizio e su sedi direzionali;
- maggior cura nell'inserimento di considerazioni ambientali nella progettazione ai vari livelli.

## Il progetto Carte dei Servizi

Da tempo l'erogazione dei servizi pubblici - soprattutto per quel che riguarda le regole che governano il rapporto con l'utente - è affidata, in misura sempre maggiore, al diritto privato e alle sue regole; l'amministrato è diventato utente; il contratto ha sostituito il provvedimento amministrativo e l'accesso ai medesimi rimedi che sono previsti a tutela dei consumatori e degli utenti (dei servizi resi da privati) non è più posto in discussione.

In questo contesto, le carte dei servizi rappresentano uno degli strumenti di cui il legislatore si è avvalso per estendere all'area dei servizi pubblici quei meccanismi protettivi tradizionalmente riservati al consumatore e all'utente di servizi offerti da privati sul mercato e per rendere tangibile quel principio di trasparenza che, nel settore dei servizi pubblici, un tempo era fortemente trascurato.

L'art. 8 del Decreto Legge liberalizzazioni (n. 1/2012) valorizza nuovamente le carte dei servizi, definendone meglio efficacia, contenuti e ambito applicativo. Come si evince dall'estratto che qui viene riportato, si tratta di una disposizione fortemente innovativa e certamente assai significativa, che può contribuire, se rettamete interpretata ed applicata, a chiarire definitivamente il ruolo delle carte dei servizi nel contesto dell'erogazione dei servizi pubblici, nazionali e locali, economici e non economici:

*D.L. n.1/2012, Art.8 (Contenuto delle carte di servizio):*

*1. Al fine di tutelare i diritti dei consumatori ed e gli utenti dei servizi pubblici locali e di garantire la qualità, l'universalità e l'economicità delle relative prestazioni, le carte di servizio, nel definire gli obblighi cui sono tenuti i gestori dei servizi pubblici, anche locali, o di un'infrastruttura necessaria per l'esercizio di attività di impresa o per l'esercizio di un diritto della persona costituzionalmente garantiti indicano in modo specifico i diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori del servizio e dell'infrastruttura.*

*2. Le Autorità indipendenti di regolazione e ogni altro ente pubblico, anche territoriale, dotato di competenze di regolazione sui servizi pubblici, anche locali, definiscono gli specifici diritti di cui al comma 1. Sono fatte salve ulteriori garanzie che le imprese che gestiscono il servizio o l'infrastruttura definiscono autonomamente."*

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Oggi l'art. 8 del D.L. n. 1/2012 sancisce chiaramente il carattere impegnativo e vincolante delle carte dei servizi, laddove indica che queste servono a definire gli obblighi cui i gestori dei pubblici servizi debbono attenersi: pertanto è chiaro che la carta dei servizi non può essere una raccolta di clausole di stile o di generiche e vuote formule attraverso cui fare marketing; essa è fonte di regole cogenti che debbono essere articolate in modo chiaro e preciso, dalle quali discendono, in capo ai soggetti coinvolti, obblighi e relative sanzioni in caso di inosservanza, e diritti in capo ai soggetti tutelati.

Su tale fronte relativa alla qualità dei Servizi è opportuno precisare che gli elementi che compongono il sistema della Carta dei Servizi sono stati già introdotti - nell'impostazione generale - dall'Ispettorato con specifica circolare in linea con la Direttiva n. 102 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 19 febbraio 2009 indirizzata allo specifico comparto autostradale in concessione. Tali elementi sono i seguenti: l'individuazione di una serie di principi fondamentali ai quali deve essere progressivamente uniformata l'erogazione dei servizi, e nella specie, eguaglianza, imparzialità, continuità, diritto di scelta, partecipazione, efficienza ed efficacia; la piena informazione dei cittadini-utenti sui servizi offerti e le modalità di erogazione degli stessi; chiarezza e comprensibilità dei testi informativi oltre che la loro accessibilità al pubblico; l'assunzione di impegni sulla qualità del servizio da parte del soggetto erogatore nei confronti dei cittadini-utenti, attraverso l'adozione di standard di qualità (che si riportano nella tabella di seguito), il dovere di valutazione della qualità dei servizi per la verifica degli impegni assunti, e per il costante adeguamento degli stessi; l'applicazione di forme di tutela dei diritti dei cittadini-utenti, attraverso le procedure di reclamo, e di eventuale indennizzo all'utenza.

INDICATORE	Unità di Misura	Standard di riferimento
<b>Fattore base: Sicurezza del Viaggio</b> Tempo di preavviso delle comunicazioni, tramite ordinanze, relative ai cantieri di durata > 5 gg.	tempo (h) di preavviso nel 85% dei casi	24
<b>Fattore base: Regolarità del Servizio</b> Stato segnaletica orizzontale (retroriflessione)	(RL) Retroriflessione (mcd lx-1 m-2)	100
<b>Fattore base: Confortevolezza del servizio</b> Servizi aree di servizio – numero di controlli al mese su almeno l'80% delle aree Con 1 controllo al mese sul 100% delle aree	n./mese	2
<b>Fattore base: Servizi per viaggiatori diversamente abili</b> Servizi aree di servizio – numero di controlli al mese su almeno il 90% delle aree. Con 1 controllo al mese sul 100% delle aree	n./mese	2
<b>Fattore base: Informazione agli utenti</b> Tempo di risposta a proposte e reclami via e-mail	Tempo di risposta nel 85% dei casi	100

Ora, come si è detto, si aprono ulteriori attenzioni per la tutela risarcitoria dei diritti specificamente elencati fra quelli tutelati nelle Carte dei servizi e in quanto tali esigibili dagli utenti. In prospettiva tale previsione avrà una diretta conseguenza: tutte le volte che tali diritti saranno violati, i soggetti fruitori del servizio saranno legittimati ad azionare la tutela aquiliana nei confronti dei gestori del servizio.

A fronte di questo scenario, l'Ispettorato ha provveduto alla fine dell'anno, alla messa a punto di una reportistica finalizzata a consuntivare il 2011 ma, al tempo stesso, propedeutica alla revisione e miglioramento delle programmate attività del 2012.

## L'Indicatore di Qualità "Q"

In continuità con quanto fatto da alcuni anni a questa parte, il livello di qualità del servizio autostradale in concessione viene valutato tramite l'indicatore di qualità "Q". Ai fini della determinazione di tale indicatore, gli elementi considerati sono lo stato strutturale delle pavimentazioni e il livello di sicurezza. Per valutare tali elementi si utilizzano, rispettivamente, due specifici indicatori:

- $I_{pav}$  - indicatore dello stato strutturale delle pavimentazioni
- $I_s$  - indicatore di sicurezza o di incidentalità

L'Indicatore di Qualità "Q" è una media ponderata di tali due indicatori, come evincibile dall'espressione:

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

Nella tabella seguente sono riportati i valori del suddetto indicatore Q per le singole concessionarie dal 2008 al 2011. 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.



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Tabella 4.6: Indicatore Q

CONCESSIONARIA	2008	2009	2010	2011
AUTOSTRADE PER L'ITALIA	83,82	84,44	83,56	83,98
ATIVA	84,68	84,27	84,98	83,53
AUTOVIE VENETE	83,1	83,75	86,02	83,23
BRENNERO	94,73	89,25	95,27	94,25
BRESCIA-PADOVA	83,38	84,32	84,07	82,74
CISA	80,37	80,09	82,84	85,05
CONSORZIO AUTOSTRADE SICILIANE Tronco A18 (*)	62,84	62,46	N.D.	N.D.
CONSORZIO AUTOSTRADE SICILIANE Tronco A20 (*)	59,96	55,62	N.D.	N.D.
CENTRO PADANE	88,13	87,77	88,74	87,77
FIORI	85,87	87,23	87,35	86,74
RAV	78,12	84,73	81,178	0,43
SALT	85,34	85,46	86,16	86,09
SAM	74,39	78,02	78,17	79,21
SAT	86,28	88,87	88,64	84,35
SATAP Tronco A21	87	86,36	88,41	88,89
SAV	85,69	85,42	87,36	86,53
MILANO SERRAVALLE MILANO TANGENZIALI	73,88	78,12	78,16	79,72
SITAF Tronco A32	81,68	81,4	81,79	80,13
TANGENZIALE NAPOLI	77,84	79,03	80,39	77,82
SATAP Tronco A4	87,84	86,2	87,18	89,06
TORINO-SAVONA	81,98	80,45	79,97	78,24
CAV (**)	N.D.	79,8	N.D.	N.D.
STRADA DEI PARCHI	81,93	80,39	82,77	83,15
ASTI-CUNEO	N.D.	.N.D.	.N.D.	N.D.

Fonte: IVCA

**Note:**

(\*) C.A.S.: I valori indicati per il 2009 non sono calcolati, ma derivanti da prescrizioni convenzionali. Per il 2010 ed il 2011 la concessionaria non ha fornito i dati necessari al calcolo degli indicatori

(\*\*) C.A.V.: La convenzione vigente non prevede il calcolo dell'indicatore Q

(\*\*\*) I valori non sono calcolabili poiché non sono maturate le annualità necessarie per il relativo calcolo

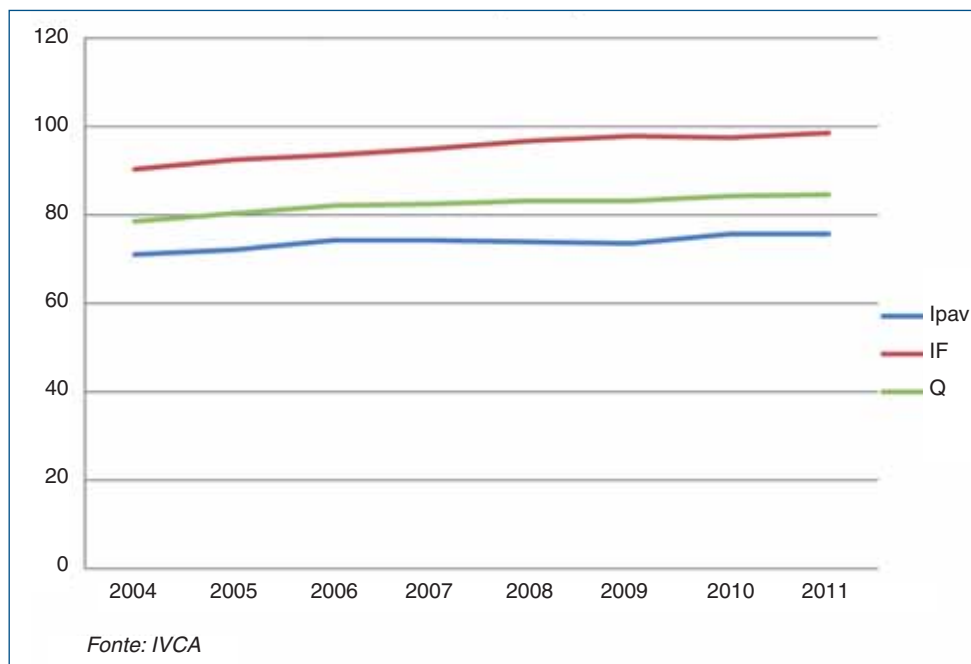
n.b. Si segnala che per i 3 Trafori non è previsto il calcolo dell'indicatore di Qualità.

**Legenda:**

N.C. = Non Conosciuto N.D. = Non Determinato

Si riportano in forma grafica, inoltre, i valori degli indicatori Ipav, Is e Q rappresentativi dell'intera rete autostradale in concessione per gli anni dal 2004 al 2011, dai quali si rileva la costante crescita del livello qualitativo autostradale.

Grafico 4.11: Gli indicatori di qualità per l'intera rete autostradale



Un ulteriore cenno merita l'analisi della qualità delle pavimentazioni che ha interessato anche la tipologia delle stesse: le pavimentazioni tradizionali, o comunque le pavimentazioni che caratterizzarono le sperimentazioni dei primi anni 2000, sono state sostituite, nel corso degli anni, con pavimentazioni drenanti riconosciute più sicure e performanti. Si assiste ora ad una ulteriore evoluzione verso pavimentazioni ecodrenanti e sostenibili (con miscele ad alta durabilità e con riciclaggio delle pavimentazioni).

A supporto di quanto appena affermato si riporta il grafico 4.12, che mostra il confronto dell'estesa chilometrica autostradale suddivisa per tipologia di pavimentazione, per gli anni 2004 e 2011; per maggiore chiarezza, nel grafico 4.13 viene inoltre presentata la scomposizione percentuale della categoria "altro" in base a quanto rilevato nel 2011.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Grafico 4.12: Estesa Autostradale per tipologia di pavimentazione nel 2004 e nel 2011 (km)

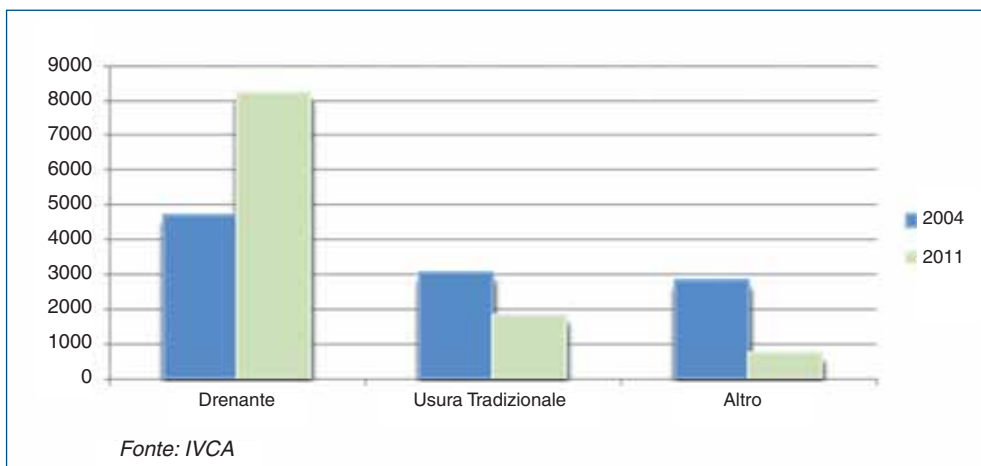
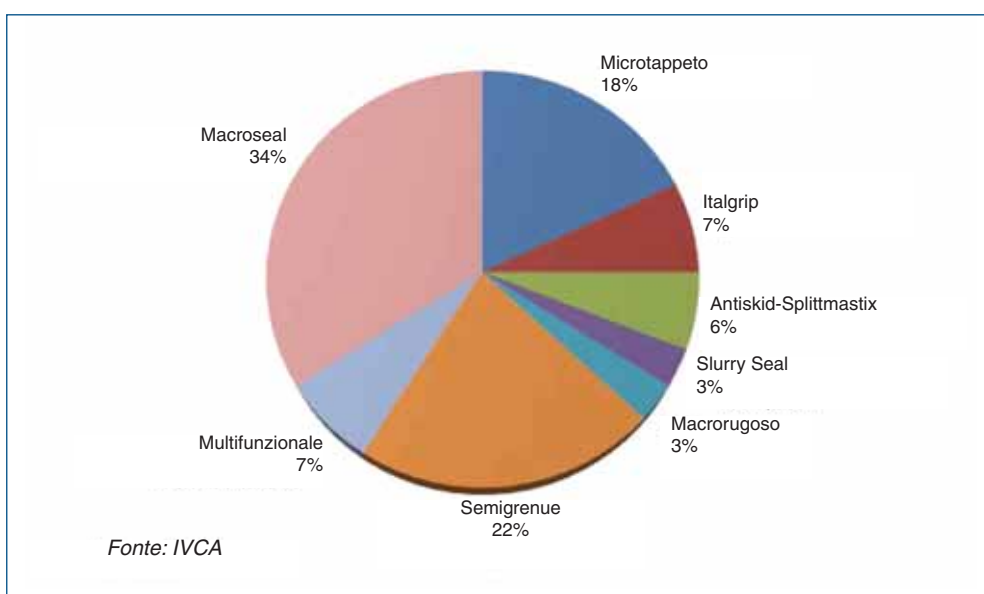


Grafico 4.13: Dettaglio della composizione della tipologia di pavimentazione "altro" nel 2011



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

Nel quadro del programma di certificazione in qualità della DCROS, nel 2011 sono state prodotte le tre procedure specifiche di VDSI, relative a Programmazione Richieste Soluzioni ICT, Sviluppo Soluzioni ICT, Erogazione dei servizi e delle Forniture ICT a catalogo. Dalla emissione delle procedure, effettuata il 24 giugno 11, è iniziato il percorso di certificazione, che si è concluso con il raggiungimento della certificazione nel mese di Dicembre 2011.



Per la prima volta il Piano Pluriennale dei Sistemi Informativi e delle Tecnologie Elettroniche (PPSITE) è stato presentato all'interno delle Procedure di Qualità previste per la Direzione Centrale Risorse Organizzazione e Sistemi e, in particolare per la Vice Direzione Sistemi Informativi ed Impianti.

La approvazione e la condivisione del Piano Pluriennale sono state effettuate in ottemperanza alle indicazioni delle Procedure di Qualità (PA.DCROS.22 Programmazione Richieste Soluzioni ICT), emesse il 24.06.11.

Nella logica definita dalla procedura citata, la raccolta delle richieste viene effettuata tre volte per anno (con scadenza 31 marzo, 31 luglio e 30 novembre). Dopo ogni scadenza viene effettuata una fase di pianificazione delle nuove richieste e di integrazione all'interno della totalità del Piano pluriennale; la fase di pianificazione si svolge in un periodo di due mesi successivi ad ogni fase di raccolta delle esigenze.

Sono state avviate le attività necessarie per la realizzazione delle iniziative previste, in termini di attività di sviluppo, di integrazione, di ripianificazione, di predisposizione delle gare necessarie.

La missione del Piano Pluriennale è quella di fornire forte supporto al raggiungimento degli obiettivi strategici di ANAS:

- Creare una infrastruttura intelligente di trasporto
- Eccellere nella programmazione e nella gestione dei lavori
- Perfezionare la gestione operativa.

In questo quadro di riferimento sono state realizzate una serie di iniziative, di cui quelle più significative sono riportate nel seguito.

## **Ambito Risorse Umane**

- Completamento della realizzazione ed entrata in esercizio del Sistema di reportistica SAP HR sui costi del Personale, basato sulla tecnologia SAP BPC.
- Completamento dello Studio di Fattibilità per il nuovo sistema di gestione dello sviluppo del Personale.
- Realizzazione del Prototipo tecnologico per la Gestione degli Accessi nelle Sedi ANAS.
- Completamento della gestione dei costi del personale delle risorse assegnate a commessa
- Avvio in esercizio della gestione telematica dei certificati medici dell'INPS.

## **Ambito Financial Operations**

- Studio di fattibilità e realizzazione del prototipo MOS WEB, propedeutico all'implementazione del modulo SAP PM (Gestione della Manutenzione Ordinaria e Straordinaria ANAS).
- Studio di fattibilità e kick off del progetto "Rifacimento applicativo SIL (Sistema Informativo Lavori)" in ambiente WEB BASED.
- Implementazione del modulo SAP D.M. (Dispute Management) per la gestione delle morosità legate ai crediti commerciali ANAS. Nell'ambito di questo progetto sono stati attivati sviluppi mirati alla gestione dei vari livelli di sollecito, integrati con il sistema WEB ICA per l'esecuzione delle opportune azioni legali.
- In seguito alla emanazione della Legge n. 136 del 13 agosto 2010 "Tracciabilità dei flussi finanziari", il sistema è stato predisposto per gestire in maniera automatica il codice CUP (Codice Unico di Progetto) o il codice CIG (Codice Identificativo di Gara), a partire dal contratto/ordine fino all'emissione del bonifico di pagamento.

## **Ambito Integrazione dei Sistemi**

Le attività si sono concentrate sulle varie iniziative volte allo sviluppo di sistemi informativi riguardanti i processi di core business di ANAS, con particolare focus sulle tematiche di Telecontrollo degli impianti stradali, Sale Operative, Infomobilità, Catasto, TGM, manutenzione ed esercizio. L'obiettivo è stato quello di realizzare una forte integrazione degli specifici sistemi informatici, migliorarne l'efficienza e ottimizzare l'utilizzo di risorse (costi totali di realizzazione, efficacia, costi di manutenzione).

### **Sistema di gestione delle Sale Operative (RMT)**

Il sistema RMT (Road Management Tool), nella sua prima configurazione, è dotato delle funzioni di localizzazione veicolare, interoperabilità e trasmissione dati/video verso i sistemi delle sale operative compartimentale (SOC), offrendo al contempo supporto per le attività principali svolte dalle sale operative per la gestione degli eventi connessi alla viabilità stradale.

Il programma di evoluzione applicativa del sistema RMT ha consentito, già nel 2011, di coprire le attività connesse alla completa integrazione con il sistema di Infomobilità TRAIN, la gestione del ciclo delle Ordinanze, la redazione delle Schede Incidenti, il trattamento della videosorveglianza nel rispetto delle norme sulla Privacy nonché la gestione e monitoraggio degli impianti stradali attualmente collegati alle Sale Operative che operano sulla rete di prossimo pedaggiamento.

## ***Centralizzazione dei segnali di controllo***

Nel corso del 2011 è stato avviato il processo di centralizzazione dei segnali provenienti dagli impianti stradali installati sulla rete ANAS, costituiti da Telecamere, Pannelli a Messaggio Variabile, Sensori di Traffico, Stazioni Meteo, Sistemi di controllo degli impianti in galleria (SCADA), che verranno tutti collegati alla componente di monitoraggio e controllo standardizzato del sistema RMT utilizzato nelle Sale Operative ANAS.

L'operazione è stata effettuata, prioritariamente, per gli impianti installati sulla rete Premium (di prossimo pedaggiamento) e proseguirà nel 2012 per il resto della rete e per tutti i nuovi impianti di futura installazione, per i quali sono in corso di redazione le apposite specifiche tecnico-funzionali.

## ***Integrazione dei Sistemi di Traffico***

Questo intervento ha il compito di rendere disponibili, all'interno delle singole Sale Operative, tutte le informazioni ed i dati registrati nei differenti Sistemi di rilevazione e controllo del traffico già implementati o in corso di implementazione nel 2011, sia a livello territoriale che centrale (RMT, TRAIN, Tutor, Pedaggiamento, Ordinanze e TGM).

Il sistema RMT è stato anche predisposto per l'integrazione, mediante interfacce conformi allo standard europeo DATEX II, con i sistemi di prossima attivazione dedicati alla gestione dei Tutor, al Pedaggiamento e alla rilevazione dei dati statistici di traffico (TGM).

## ***Sostituzione del Sistema Informativo Catasto Strade con il nuovo Sistema GeoANAS***

E' stata attivata l'applicazione GeoANAS, che si basa sulla piattaforma Google Enterprise, installata sui sistemi interni ANAS, corredata di cartografia vettoriale Teleatlas, ortofoto del territorio italiano, modello digitale del terreno ed integrata con il grafo stradale ANAS.

E' il risultato di una serie di attività di ottimizzazione del Sistema Informativo catasto Strade, di evoluzione architeturale e di ampliamento della 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). Costituisce la base per la costruzione progressiva di una Banca Dati Infrastrutture a supporto dei processi realizzativi e manutentivi della infrastruttura viaria.





# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Dal mese di settembre inoltre è stata resa operativa l'integrazione del sistema RMT delle Sale Operative con il sistema GeoANAS.

A coronamento di questa iniziativa è stato completato anche il progetto di migrazione dell'attuale sistema di consultazione del Catasto ANAS utilizzando la nuova piattaforma GeoANAS, nella quale sono travasati tutti i dati del sistema Sicast.

## ***Altre aree di intervento***

Fra gli altri numerosi interventi effettuati da VDSI si segnalano i seguenti:

### *PDM - Digitalizzazione degli Archivi di Deposito e Storici dei Compartimenti*

E' stata avviata la fase operativa dell'iniziativa avente come scopo il recupero e la valorizzazione del patrimonio storico dei documenti conservati negli archivi Compartimentali, iniziando dai sei Compartimenti che ne hanno fatto richiesta: Calabria, Emilia-Romagna, Sicilia, Ufficio Speciale SA-RC, Umbria, Veneto.

Sono stati prodotti i Progetti Archivistici per tutti i Compartimenti richiedenti ed è stata avviata l'attività di digitalizzazione nei Compartimenti dell'Emilia-Romagna, del Veneto e nell'Ufficio Speciale SA-RC.

### *Controllo Commesse di Progettazione*

E' stato consolidato l'utilizzo operativo del modulo di "Enterprise Project Management" (EPM) da parte dei Responsabili di progetto della Direzione Centrale Progettazione. Tale modulo è utilizzato per la pianificazione delle risorse, delle ore e dei costi per ciascuna commessa di progettazione e l'effettuazione di una riprevisone periodica (tipicamente ogni tre mesi).

### *PCM - Procurement Contract Management*

E' proseguita la fase di realizzazione del nuovo sistema PCM, finalizzato alla gestione documentale ed al monitoraggio dei procedimenti di acquisto e di stipula dei contratti dell'Unità Acquisti.

Il sistema ha il compito di gestire il ciclo di vita degli acquisti (dalla fase di affidamento fino alla scadenza del contratto), uniformare la documentazione prodotta attraverso l'uso di "modelli standard" per le varie tipologie di documento (es. bando, capitolato, lettera di invito, ecc.), nonché monitorare in tempo reale gli acquisti tramite opportuni strumenti di reportistica.

A tal fine il sistema sarà integrato con altri sistemi aziendali già in uso presso l'Unità Acquisti, in particolare con il "Portale Acquisti" per la gestione delle gare telematiche, il sistema "Alice Gare Web" per la gestione dei procedimenti di gara soprasoglia ed il Protocollo informatico aziendale per il trasferimento automatico dei documenti protocollati.

Il go-live è previsto entro il primo semestre del 2012.

## **Firma digitale dei contratti di appalto**

E' stato acquistato il software di firma digitale "automatica massiva" da utilizzare per la firma digitale dei contratti di appalto di ANAS e dei relativi allegati (tipicamente le centinaia-migliaia di elaborati che costituiscono i progetti a base di gara).

L'obiettivo da raggiungere è minimizzare i tempi di firma della grande mole di documenti facenti parte dei contratti di appalto utilizzando una procedura di firma digitale "automatica massiva": tale procedura è espressamente prevista dalla attuale normativa (cd. "Codice dell'Amministrazione Digitale" emanato con D. Lgs. 7.3.2005 n. 82 e s.m.i).

Il software acquistato è attualmente in fase di test ed accettazione.

### *Sistema CEANT - Banca Dati Certificazioni Antimafia*

Il CEANT - Banca Dati Certificazioni Antimafia è il sistema informativo a supporto del processo di prevenzione ed individuazione dei fenomeni di infiltrazione mafiosa nell'attività di esecuzione delle opere appaltate.

Durante il 2011 è continuato il recupero dei dati pregressi e sono stati abilitati all'accesso i primi utenti esterni degli appaltatori che dovranno alimentare il sistema con i dati relativi alle certificazioni antimafia.

## **Tecnologie**

L'Unità Tecnologie ha come obiettivo primario il miglioramento costante delle performance, sia della rete che dell'Hardware, e l'incremento della sicurezza.

Sulla rete sono stati effettuati i seguenti interventi:

- Prosegue il collegamento alla rete geografica ANAS dei Centri di ricovero segnalati dai Compartimenti; tutti i centri sono dotati, oltre che della connessione, di "bolle WI-FI" per lo scarico dati dai mezzi.
- Si stanno collegando su strada i rilevatori di traffico legati al progetto TGM che consentirà il controllo e la gestione dei flussi di traffico per oltre 1000 postazioni.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

- Si stanno collegando su strada i rilevatori di traffico legati al progetto TGM che consentirà il controllo e la gestione dei flussi di traffico per oltre 1000 postazioni.
- Sono stati sostituiti i bilanciatori di carico, che permettono la distribuzione automatica degli utenti sui server meno impegnati per una migliore ottimizzazione del lavoro.
- È in atto il collegamento alla rete geografica di 70 nuove attestazioni di rete principalmente per le gallerie (attività su Rete Premium conclusa) e i servizi su strada (vedi connessione a "Guida sicuro"), per consentire sulle stesse il controllo da remoto e/o il rilievo dei dati.
- Sulla SA-RC 8 cantieri, collegati alla rete attraverso operatore esterno, sono stati migrati collegandoli alla Fibra Ottica di proprietà dell'ANAS, migliorandone le prestazioni e ottimizzando i costi.
- Sono state avviate le attività necessarie alla sostituzione dei Centri Stella di tutti i Compartimenti, in 11 di questi le attrezzature sono già in esercizio.
- È stato inoltre acquisito il materiale per la creazione di un ambiente WI-FI sicuro per l'area TOP Management di via Monzambano.

214

Sulle apparecchiature Hardware sono stati effettuati i seguenti interventi:

- prosegue il *downsizing* del CED, utilizzando tecniche di virtualizzazione. Attualmente sono stati attivati 280 server virtuali su 9 macchine fisiche;
- sostituito e potenziato il sistema del controllo dei dischi di tutti gli apparati collegati in Fiber Channel;
- acquistati ulteriori spazi disco per le nuove esigenze di ANAS per un volume totale utile di ca 50 TB;
- fornita, in modalità Service, l'assistenza alla società Quadrilatero S.p.A.;
- ospitati i server della società Stretto di Messina S.p.A.

Per quanto riguarda il livello di sicurezza:

- è stato aggiornato il sito di DR (Disaster Recovery) con la nuova versione di SAP - FINOPE;
- in accordo con il Sistema Qualità sono stati riemessi gli Standard Software e Hardware di base;
- è in corso di realizzazione un sistema di criptazione delle informazioni per l'Ufficio Gestione Dirigenti; il sistema verrà esteso ad ulteriori segreterie "sensibili".



## 4.4.7.1 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 2011 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 fatto effettuare da terze parti un test di Vulnerability Assessment e un Penetration Test, per la verifica delle vulnerabilità in base a quanto previsto dalle disposizioni legislative vigenti; la VDSI ha conseguentemente intrapreso il piano di rientro dalle anomalie riscontrate.

La Vice-Direzione Sistemi Informativi e Impianti, come previsto dalle politiche aziendali, ha nominato gli incaricati al trattamento dei dati; si conferma che nel 2011 non sono stati registrati casi di perdita di dati degli utenti.

GR\G3.1>  
PR 8



Strada Statale 1 "Nuova Aurelia"- Variante di Sanremo

## 4.5 I fornitori

Il rapporto che ANAS intrattiene con i fornitori è ispirato non solo a criteri di efficientamento economico (razionalizzazione dei processi di approvvigionamento, utilizzo delle più avanzate tecnologie disponibili sul mercato) e di qualità del servizio ricevuto, ma anche a valutazioni legate alla condivisione di principi etici ed al perseguimento di obiettivi connessi alla nozione di sostenibilità.

I rapporti con i fornitori sono primaria competenza dell'Unità Acquisti di ANAS, che è impegnata nell'assicurare:

- la programmazione degli acquisti;
- 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.

GRIVG31>  
HR1

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

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.).

## 4.5.1 L'analisi delle spese

Nel 2011 il Valore Aggiunto<sup>11</sup> distribuito ai fornitori per via dei costi intermedi di produzione, così come desumibile dal Bilancio di esercizio del 2011, è stato pari a €/migliaia 671.993 (€/migliaia 682.715 nel 2010).

Tale livello di attività, insieme all'ampio numero di fornitori con i quali si intrattengono rapporti (nonché all'omogenea distribuzione di questi sul territorio nazionale), forniscono un'importante indicazione del contributo che ANAS reca allo sviluppo economico ed al mantenimento dei livelli occupazionali nazionali.

Il valore iscritto in Bilancio rappresenta un quadro dell'andamento dei costi legati ai processi di approvvigionamento secondo il principio contabile della competenza economica.

Pur essendo un importante parametro, ciò non rispecchia pienamente l'operato della funzione acquisti nel corso dell'anno, in quanto gli appalti dispiegano frequentemente i loro effetti economici lungo un arco pluriennale. Per questo motivo è opportuno guardare anche ad altri indicatori più direttamente correlati alle attività relative agli approvvigionamenti che sono state intraprese nel 2011.

Nel grafico 4.3 viene dunque rappresentato l'ammontare degli ordini di spesa complessivamente evasi nell'ultimo triennio in base alla tipologia di fornitura; al medesimo tempo il grafico mostra il contributo di ciascuna categoria nei singoli anni 2009, 2010 e 2011.

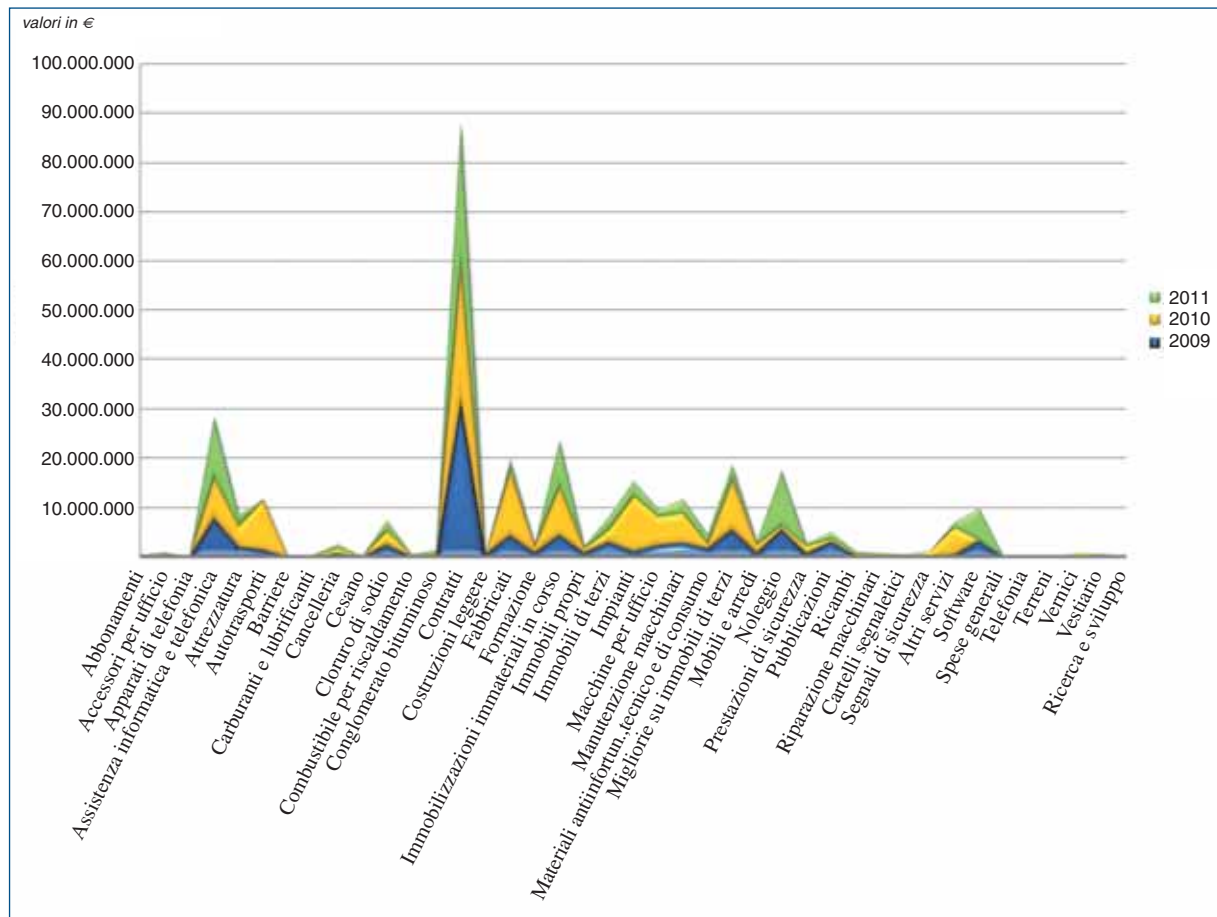
---

<sup>11</sup> I dati non comprendono l'Area Lavori.



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Grafico 4.14: Suddivisione degli ordini di spesa per tipologia di fornitura (triennio 2009 -2011)



I dati sono riportati in dettaglio nella tabella 4.7, che in aggiunta espone, in relazione alle diverse tipologie di acquisto, il numero di fornitori in anagrafe ed il numero degli ordini evasi in ciascun esercizio.

Dalla tabella si evince come nel corso del 2011 il volume delle spese, analizzato mediante le dimensioni numero dei fornitori e numero e volume degli ordini, sia continuato a diminuire a conferma di un andamento già evidenziatosi nel corso del 2010, in ragione di politiche di accentramento e razionalizzazione delle spese.

**Tabella 4.7: Suddivisione dei fornitori per tipologia di fornitura**

Tabella 4.7: Suddivisione dei fornitori per tipologia di fornitura									
valori in €	2009			2010			2011		
TIPOLOGIA DI FORNITURA	Numero fornitori in anagrafe	Numero degli ordini	Importo degli ordini	Numero fornitori in anagrafe	Numero degli ordini	Importo degli ordini	Numero fornitori in anagrafe	Numero degli ordini	Importo degli ordini
Abbonamenti	75	222	115.912	75	242	252.654	73	198	228.199
Accessori per ufficio	117	260	686.999	119	238	262.999	112	227	198.736
Apparati di telefonia	30	40	113.397	26	34	40.631	20	26	20.831
Assistenza informatica e telefonica	155	376	7.933.409	136	276	8.260.663	151	294	12.077.360
Attrezzatura	34	40	2.171.258	47	62	4.259.334	47	63	2.354.025
Autotrasporti	3	6	1.590.272	6	18	10.111.633	4	4	180.861
Barriere	7	8	34.449	8	8	50.547	8	8	49.382
Carburanti e lubrificanti	29	99	189.891	29	85	198.555	28	61	182.887
Cancelleria	98	667	768.456	96	810	1.049.336	75	715	996.968
Cesano	25	40	88.628	25	42	93.556	25	44	147.604
Cloruro di sodio	14	108	2.595.439	19	119	2.848.470	11	55	2.130.602
Combustibile per riscaldamento	16	60	164.480	20	75	259.281	16	67	291.706
Conglomerato bituminoso	29	55	545.788	24	64	539.572	23	51	570.057
Contratti	618	1.474	31.311.701	578	1.255	27.935.452	530	1.027	28.503.539
Costruzioni leggere	9	13	663.133	10	11	210.477	6	9	91.812
Fabbricati	72	92	4.459.991	82	95	13.023.046	68	88	2.172.815
Formazione	92	262	1.055.569	123	318	1.354.175	68	146	456.945
Immobilizzazioni immateriali in corso	6	8	4.513.674	7	11	9.954.285	11	14	8.960.627
Immobili propri	109	206	1.009.666	109	202	839.793	95	57	537.250
Immobili di terzi	239	559	3.136.570	238	486	2.571.571	220	486	2.572.687
Impianti	70	90	1.287.981	68	108	11.197.082	58	93	3.024.661
Macchine per ufficio	83	159	2.539.729	734	2263	5.746.148	59	111	1.619.581
Manutenzione macchinari	448	2.134	3.009.341	147	202	6.026.467	342	1234	2.848.605
Materiale antiinfortun., tecnico e di consumo	891	3.214	1.857.912	77	178	953.974	268	724	1.950.215
Migliorie su immobili di terzi	132	182	5.642.107	64	794	10.124.019	106	131	2.855.936
Mobili e arredi	91	230	953.735	8	9	1.709.786	63	155	720.797
Noleggio	86	675	5.673.548	75	163	781.773	55	721	11.015.054
Prestazioni di sicurezza	81	159	759.578	6	21	1.590.153	92	187	721.651
Pubblicazioni	3	16	3.199.111	151	430	555.984	8	27	1.466.195
Ricambi	150	527	556.488	24	87	341.385	117	304	410.163
Riparazione macchinari	28	78	466.397	57	8	3441.921	18	34	99.363
Cartelli segnaletici	53	72	281.071	23	31	39.714	33	55	351.830
Segnali di sicurezza	25	39	54.191	165	283	1.264.335	24	27	60.527
Altri servizi	141	243	565.281	46	64	5.600.485	159	279	1.000.560
Software	52	71	3.425.880	54	84	54.443	47	58	6.522.433
Spese generali	52	74	28.570	15	17	10.149	41	73	43.857
Telefonia	17	25	8.016	17	28	3.269	8	10	6.454
Terreni	-	-	-	-	0	-	1	1	2.124
Vernici	14	22	2.079	4	73	1.021.602	7	12	2.177
Vestiaro	27	65	133.821	5	100	343.781	5	52	304.730
Ricerca e sviluppo	2	2	79.107	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>4.223</b>	<b>12.672</b>	<b>93.672.625</b>	<b>3.517</b>	<b>9.469</b>	<b>131.922.502</b>	<b>3.102</b>	<b>8.028</b>	<b>97.751.806</b>

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

La tabella 4.8 attribuisce il valore degli ordini di acquisto effettuati nel triennio 2009-2011 in base alla dislocazione sul territorio nazionale dell'emittente; si precisa che ogni compartimento, dopo aver individuato un bisogno di spesa, agisce in piena autonomia, attivando le opportune procedure di acquisto sotto il coordinamento della Direzione Generale.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Tabella 4.8: Valore degli ordini di acquisto suddivisi per Compartimento

SUDDIVISIONE TERRITORIALE	2009	2010	2011	Diff. 2009-2011	Diff. % 2009-2011
ANCONA	657.111	1.118.329	1.042.718	385.60	759%
AOSTA	1.031.499	1.463.433	791.552	-239.947	-23%
BARI	1.091.213	1.449.470	1.453.888	362.675	33%
BOLOGNA	2.530.953	1.612.658	1.214.207	-1.316.746	-52%
CAGLIARI	1.950.516	2.684.221	1.936.905	-13.610	-1%
CAMPOBASSO	1.365.513	1.611.373	915.938	-449.575	-33%
CATANZARO	2.692.290	2.298.969	1.987.639	-704.651	-26%
CESANO	1.010.997	800.017	1.293.809	282.813	28%
DIREZIONE GENERALE	52.333.805	77.033.858	57.857.351	5.523.546	11%
FIRENZE	973.965	1.759.328	1.290.665	316.700	33%
GENOVA	696.798	603.411	649.757	-47.042	-7%
IVCA	4.463.298	4.017.430	2.342.109	-2.121.190	-48%
L'AQUILA	5.077.627	12.912.793	2.213.095	-2.864.532	-56%
MILANO	1.633.325	1.886.406	2.774.274	1.140.949	70%
NAPOLI	1.578.285	2.901.582	2.001.886	423.601	27%
PALERMO	1.992.145	5.133.778	4.272.312	2.280.167	> 100%
PERUGIA	1.181.524	1.729.791	1.540.041	358.517	30%
POTENZA	796.794	1.014.000	1.117.392	320.599	40%
ROMA	1.778.120	1.608.137	1.813.665	35.54	52%
TORINO	1.243.906	1.308.402	1.440.404	196.499	16%
TRENTO	*	*	*	0	0%
TRIESTE	1.054.416	1.122.776	1.214.107	159.691	15%
UFFICIO DISTACCATO CATANIA	900.129	-	-	-900.129	-100%
UFFICIO SPECIALE BOLOGNA	*	*	*	0	0%
UFFICIO SPECIALE COSENZA	3.624.103	3.506.698	5.021.795	1.397.692	39%
UFFICIO SPECIALE GENOVA	*	*	*	0	0%
UFFICIO SPECIALE PALERMO	786.855	-	-	-786.855	-100%
VENEZIA	1.227.438	2.345.641	1.566.296	338.858	28%
<b>Totale</b>	<b>93.672.625</b>	<b>131.922.502</b>	<b>97.751.806</b>	<b>4.079.181</b>	<b>4%</b>

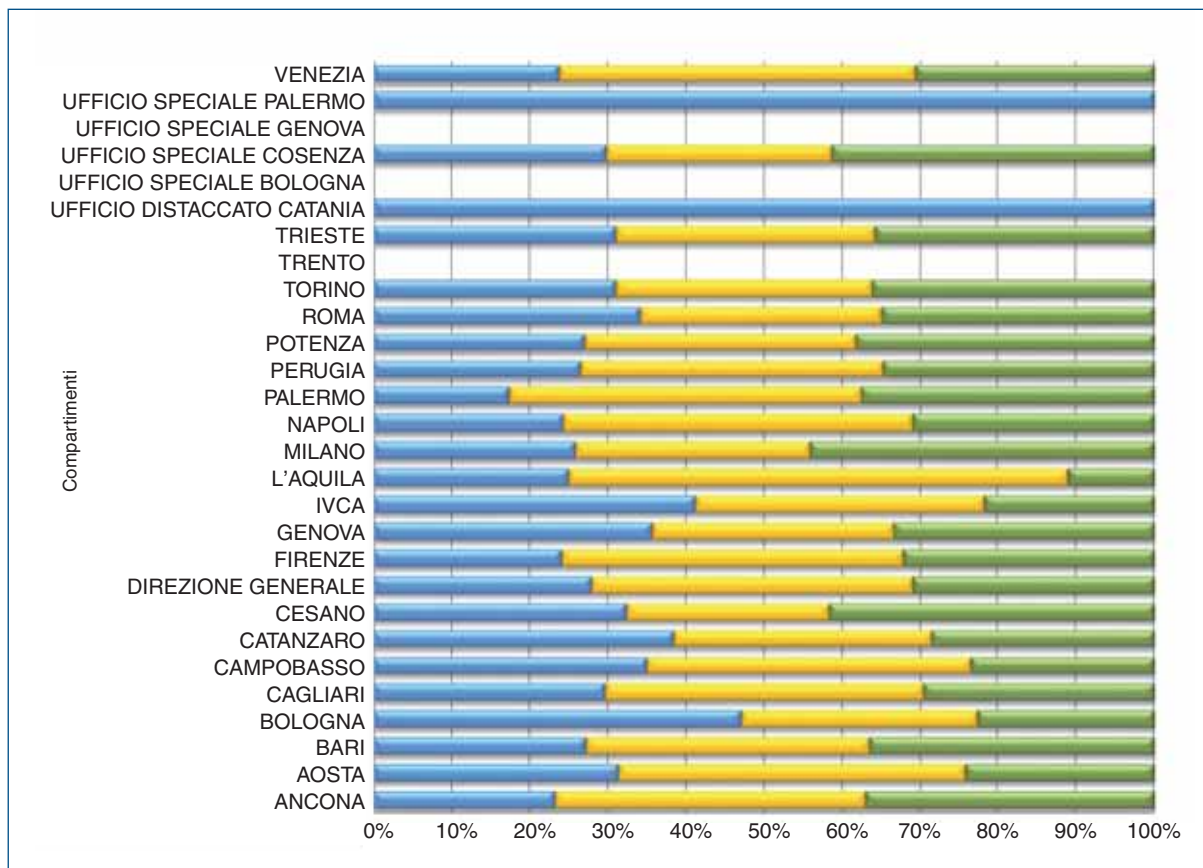
\* Si tratta di Compartimenti i cui centri di costo sono stati, nel 2009, accorpati a IVCA

Dall'analisi dei dati del triennio 2009-2011 emerge che, dopo aver registrato un significativo incremento nel corso del 2010, il valore degli ordini di acquisto è tornato ad attestarsi nel 2011 sui livelli rilevati nel 2009: complessivamente si registra un incremento del 4%, pari a +4,08 €/milioni.

Il grafico 4.15 sintetizza graficamente i dati espressi nella tabella precedente riportando la distribuzione territoriale delle spese per il triennio 2009-2011.



Grafico 4.15: Distribuzione territoriale delle spese nel triennio 2009 -2011 (% di spesa sul totale del triennio)

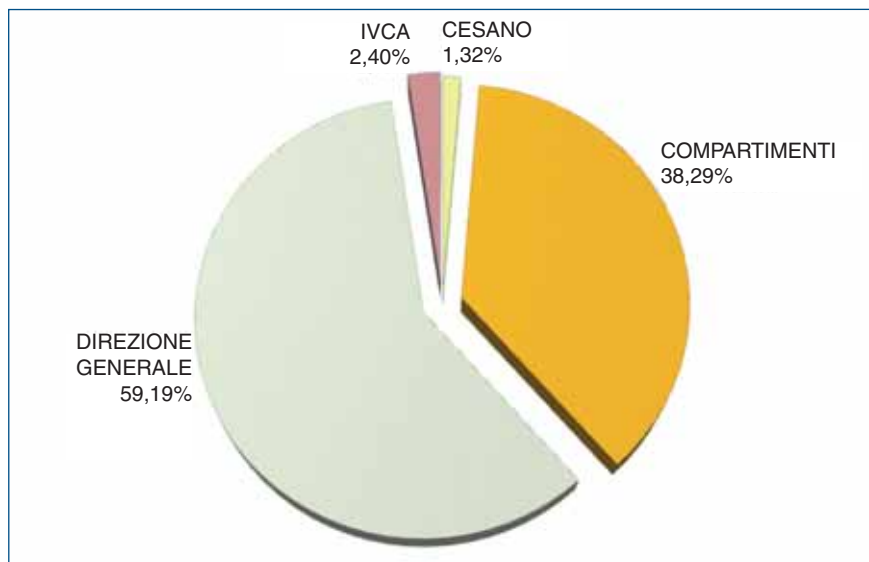


Il grafico 4.16 fornisce un quadro sintetico della ripartizione percentuale della spesa tra la Direzione Generale, IVCA e l'insieme dei Compartimenti. La Direzione Generale rappresenta il soggetto che, in termini assoluti, pesa maggiormente nel complesso dei rapporti con i fornitori rappresentando il 59,19% del totale del valore degli ordini evasi nel 2010 (era il 58,39% nel 2010, e 55,9% nel 2009).

La concentrazione della spesa a livello di Direzione Generale è riconducibile al fatto che alcune categorie di acquisto sono accentrate nella Direzione Generale stessa anche se di fatto vanno anche a servizio dei fabbisogni delle diverse Unità Compartimentali.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Grafico 4.16: Distribuzione territoriale delle spese per il 2011



Il grafico 4.17 mostra l'andamento nella distribuzione territoriale dei fornitori osservabile nel triennio oggetto di analisi:

Grafico 4.17: Distribuzione del numero dei fornitori nel triennio 2009-2011



In merito alla suddivisione dei fornitori si rileva che, nel 2011, nonostante la spesa in termini assoluti sia come visto riconducibile per quasi il 60% alla Direzione Generale, il 75% circa dei fornitori afferisce ai singoli Compartimenti.

Questo fenomeno si spiega considerando l'elevata capillarità e frammentazione che caratterizzano gli acquisti a livello compartimentale, a fronte degli approvvigionamenti effettuati dalla Direzione Generale che, in quanto relativi all'assegnazione di grandi forniture, sono rivolti ad un numero più contenuto di fornitori.

## 4.5.2 La selezione dei fornitori

L'obiettivo che ANAS si prefigge di raggiungere in tema di selezione dei fornitori è quello di garantire l'espletamento delle procedure di selezione e di aggiudicazione secondo le normative comunitarie di settore e il Codice dei Contratti Pubblici. In conformità con le prescrizioni di tali normative, nell'ambito della partecipazione alle gare indette da ANAS viene richiesto ai fornitori di fornire evidenza del possesso di determinati requisiti in merito alla propria affidabilità giuridica, alle capacità economico-finanziarie nonché in relazione alle loro capacità tecniche, in funzione della natura e della rilevanza dell'appalto. In conformità a quanto previsto dalla normativa sugli appalti pubblici, ANAS richiede inoltre alle imprese concorrenti di autocertificare la propria regolarità relativa agli obblighi previdenziali, assistenziali, di sicurezza e di condizioni di lavoro previsti dalla legislazione vigente.

GRI/G3.1>  
EC6

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 in merito alla congruità delle offerte, mediante la richiesta di giustificativi o audizioni.

GRI/G3.1>  
HR2

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.).

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.

Si richiama il fatto che, al venir meno di alcuni requisiti (cessazione dell'attività, richiesta di cancellazione da parte dell'impresa, accertamento della non veridicità delle dichiarazioni in merito ai requisiti richiesti, casi di grave inadempimento nell'esecuzione delle forniture e/o servizi), può determinarsi la revoca d'ufficio di forniture già in corso d'opera.

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



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Per quanto concerne le modalità di espletamento delle gare di appalto, ANAS si è dotata di apposite procedure al fine di risultare conforme ai riferimenti normativi richiamati sopra, pur sempre operando sotto i vincoli di efficienza e flessibilità che necessariamente devono caratterizzare la gestione delle spese.

La figura 3 mostra le differenti procedure attuate da ANAS per le diverse fasce di spesa. Per acquisti di importo superiore a 20.000 € ed inferiori a 200.000 € il numero di operatori economici invitati a presentare offerta viene individuato nel rispetto del Regolamento interno per acquisizioni in economia (nota prot. n. 45044 del 10 Aprile 2007) e dei principi di rotazione, di trasparenza e di parità di trattamento, prescindendo da criteri di preferenza connessi alla localizzazione geografica o ad altri elementi che potrebbero determinare violazioni del principio di non discriminazione. Per le gare sopra la soglia di rilevanza comunitaria, vale a dire di importo superiore ai 200.000 € in base alle disposizioni del più recente regolamento CE n.1251/2011 (in vigore dal 1° gennaio 2012), si applicano procedure di evidenza pubblica (aperte o ristrette).



Figura 3: Suddivisione delle procedure di acquisto per fasce di spesa

Si riporta che, nel 2011, sono state complessivamente aggiudicate 235 gare, di cui 19 sopra soglia e 216 sotto soglia; tale numero, in calo del 18% nel 2011 (dalle 286 gare del 2010) è associabile alla strategia di centralizzazione degli acquisti e alla stipula di accordi quadro per i fabbisogni condivisi a livello nazionale (ad esempio per le categorie cancelleria, DPI e massa vestiario, servizi di portierato ed accoglienza), che si è tradotta nell'espletamento di gare sopra soglia centralizzate. Si riporta, inoltre, che sui principali fornitori e appaltatori che hanno partecipato alle gare indette nell'anno da ANAS sono state effettuate specifiche verifiche in materia di tutela dei diritti umani.

## 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, ad ANAS ed ai suoi fornitori, diversi vantaggi e la tutela di interessi 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 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, con riferimenti ai consumi dicarta, stampa, fotocopiatrice, invio documenti (tramite posta o altre modalità di recapito), costi di archiviazione e ricerca (prevalentemente riferibili al costo del 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 consentono il presidio di processi relativi a:

- la gestione di qualsiasi tipologia di procedura concorsuale mediante l'implementazione 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;

- l'iscrizione negli elenchi fornitori e di valutazione delle prestazioni dei fornitori per le acquisizioni in economia;
- il monitoraggio e il 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.

Tale attività, espressamente richiamata nel considerando n. 8 della Direttiva 2004/18/CE in materia di appalti pubblici, rappresenta un importante strumento a sostegno del processo di espletamento delle gare, in particolar modo nella fase di preparazione.

### **Il considerando n. 8 della Direttiva 2004/18/CE:**

*"[...] (8). 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'oneri a condizione che tali consulenze non abbiano l'effetto di ostacolare la concorrenza. [...]"*

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

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



Successivamente alla chiusura della fase di 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 (iscrizione negli Elenchi fornitori ANAS) ha validità annuale e viene utilizzata per la selezione, secondo il principio della rotazione, delle imprese invitate alle gare informali.

Vale la pena specificare che, di volta in volta, prima di procedere all'acquisizione, 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.



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

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 centralizzati e standardizzati.

Allo stesso tempo, nell'espletamento delle procedure di gara, si fa sempre riferimento ai parametri prezzo-qualità pubblicati da CONSIP, relativamente alle merceologie per le quali è possibile operare detto raffronto.

Tale modalità procedimentale è stata anche introdotta in via sistematica nelle procedure aziendali in qualità, attraverso un'apposita scheda di valutazione preventiva all'avvio delle attività di approvvigionamento.

A titolo meramente informativo, si evidenzia che nel corso del 2011, sono stati emessi ordinativi volti a soddisfare fabbisogni centrali e periferici, per un importo totale superiore a 7 milioni di euro, con riferimento alle Convenzioni CONSIP relative a noleggio a lungo termine di autovetture, buoni pasto, servizi di telefonia fissa e connettività ip, telefonia mobile, manutenzione di sistemi telefonici privati, carburanti, server, pc e stampanti, fotocopiatrici e altre forniture per l'ufficio.

Per quanto riguarda i criteri 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, è prevista la possibilità di effettuare procedure di gara in modalità telematica (vale a dire aggiudicazione mediante asta elettronica). Come anticipato, tutte le acquisizioni avvengono in ottemperanza al Regolamento aziendale per acquisizioni in economia (fino ad euro 200 mila) e al Codice dei Contratti Pubblici.

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 negli elenchi dei fornitori. 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 2011, sono state gestite 20 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 PP.AA.. Il risparmio di materiale cartaceo ottenuto mediante tale innovazione di processo stimabile in tal modo per il 2011 ammonta ad oltre 11 €/migliaia.

Tale approccio sarà progressivamente esteso anche alle gare aggiudicate con l'offerta economicamente più vantaggiosa e alla fase di stipula dei contratti.

Per quanto riguarda il contenzioso con i fornitori, il tasso d'incidenza dei reclami (calcolato come numeri reclami-numero di forniture) è stato nel 2011 pari al 37% (33% nel 2010).

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”*

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.

#### 4.5.2.1 Documento unico per la valutazione rischi da interferenze

La realizzazione del documento unico per la valutazione rischi da interferenze ( di seguito DUVRI) è un obbligo in materia di sicurezza del lavoro.

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.

#### **4.5.2.2 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, fornendo un'indicazione quantitativa ed oggettiva del valore di ogni tipologia di fornitura o servizio ai fini dell'espletamento delle gare informali, sia all'esterno dei confini aziendali, in quanto incentivo per i fornitori ad orientare il proprio servizio agli standard ed alle aspettative richieste da ANAS.

Si segnala, infine, che l'Unità Acquisti ha partecipato Tavolo tecnico di consultazione istituito dall'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture in merito all'utilizzo della reputazione, sia positiva che negativa, delle imprese negli appalti pubblici di beni e servizi.

#### **4.5.2.3 La gestione documentale dei contratti: il procurement contract management**

In materia di gestione documentale e monitoraggio dei contratti di acquisto si deve citare la recente implementazione di un'importante soluzione informatica, c.d. *PCM – Procurement Contract Management*, a supporto degli acquisti.

Tale soluzione è in grado di garantire l'efficienza del processo di gestione documentale, dalla fase di redazione all'archiviazione, la ricerca e la pianificazione degli eventi legati alla gestione di un contratto, in particolare per la tempestiva attivazione delle procedure di rinnovo.

Attraverso l'implementazione di tale sistema, si punta dunque ad ottenere diversi effetti benefici, che vengono di seguito riepilogati:

- maggiore visibilità e accessibilità su tutti i contratti stipulati con i fornitori di beni e servizi di ANAS da parte dell'Unità Acquisti;
- razionalizzazione delle condizioni contrattuali con conseguente mitigazione del rischio attraverso l'utilizzo di format documentali;
- controllo degli elementi che caratterizzano ciascun contratto in termini economici e temporali;
- sicurezza nella gestione dei documenti prodotti durante ogni singolo procedimento;
- standardizzazione e monitoraggio del flusso di lavorazione delle gare;
- pianificazione degli eventi legati alla gestione di un contratto;
- integrazione delle informazioni associate ai contratti con dati gestiti da altre applicazioni in uso presso l'Unità Acquisti.

In particolare, il nuovo sistema PCM avrà un impatto significativo in materia di sostenibilità ambientale, contribuendo alla progressiva tendenza di gestione dei documenti in modalità dematerializzata (paperless).

#### **4.5.2.4 La partecipazione ad iniziative di consultazione**

Nell'ambito delle attività finalizzate a migliorare le proprie performance ed a misurare la propria esperienza con quella di altre realtà operanti nel sistema degli appalti pubblici, la Condirezione Generale Legale e Patrimonio partecipa costantemente a consultazioni, tavole rotonde o seminari di volta in volta promossi dalle varie istituzioni, come ad esempio l'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici oppure l'Università degli Studi di Roma "Tor Vergata".



Nel corso dell'anno, l'Unità Acquisti della Condirezione Generale Legale e Patrimonio ha continuato le collaborazioni con l'Università degli Studi di Roma "Tor Vergata" sviluppate da tempo nell'ambito del "Master in Procurement Management" e ha fornito, inoltre, le proprie testimonianze nei convegni e seminari organizzati sul tema degli appalti pubblici dalle società Business International S.p.A. e PROMO P.A.

Al tempo stesso, ha fornito il proprio contributo alla Condirezione di appartenenza per la definizione delle risposte alle consultazioni relative al "Libro Verde sulla modernizzazione della politica dell'UE in materia di appalti pubblici per una maggiore efficienza del mercato europeo degli appalti", al "Libro verde della Commissione UE sugli appalti elettronici" e alle "Linee guida dell'AVCP per l'applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa negli appalti di servizi e forniture".

Negli ultimi mesi del 2011, infine, una delle più importanti associazioni del sistema Confindustria, l'Unione degli Industriali e delle imprese di Roma, Frosinone, Rieti, Viterbo (Unindustria), ha invitato ANAS a prendere parte ad un progetto dedicato al "Procurement", a cui avevano già aderito le principali Stazioni Appaltanti ed affidatari di servizi pubblici, quali ad esempio Alitalia, Acea, Adr, Atac, Autostrade, Enel, Enav, Eni, Astaldi, Poste, Lamaro Appalti, Sogin, Telecom, Trenitalia, Rai.

L'iniziativa si propone di valorizzare e condividere le istanze ed il grande patrimonio di esperienza e professionalità proveniente dalle aziende coinvolte che, mediante l'intermediazione dell'associazione, possono confrontarsi e sviluppare sinergie su tematiche relative al rispetto delle norme nazionali e comunitarie a tutela degli utenti e della concorrenza negli appalti pubblici, alla gestione degli approvvigionamenti e delle vendor's list come volani di corretta gestione e di sviluppo nei rapporti con il territorio e gli stakeholder, ai sistemi informativi in grado di snellire le attività amministrative.

Al tempo stesso, il progetto consente alle Stazioni Appaltanti di dimostrare le proprie capacità di far crescere le PMI che entrano in contatto con loro innanzitutto come fornitori, trasferendo alle stesse non solo il know-how tecnico, ma anche la cultura della responsabilità sociale, della sostenibilità e del green procurement, della lotta alla corruzione e, in generale, ai comportamenti illeciti o anticoncorrenziali.

In tale contesto, è già stata coinvolta l'Unità Acquisti che, presentando il proprio *procurement case study* ad alcune delle principali Stazioni Appaltanti oltre a numerose PMI facenti parte della sopra menzionata Unione, ha descritto il percorso di rinnovamento intrapreso secondo un'impostazione strategica di razionalizzazione ed efficientamento degli acquisti di beni e servizi, coerentemente con

la missione aziendale e nel rispetto della normativa di riferimento. In particolare, dopo aver introdotto il contesto aziendale, sono state approfondite le tematiche relative all'interpretazione strategica del ruolo aziendale, al Marketing di Acquisto nel settore pubblico, all'utilizzo dei criteri reputazionali negli appalti, al Portale Acquisti ed agli altri strumenti per la gestione del rischio nelle attività di approvvigionamento, alle politiche di sostenibilità negli acquisti.

La platea delle aziende partecipanti all'incontro è stata, inoltre, stimolata a richiedere l'iscrizione negli Elenchi Fornitori di ANAS, mediante una dimostrazione operativa delle modalità di accreditamento e di consultazione delle pagine web dedicate agli appaltatori del sito istituzionale.

Il dibattito scaturito a conclusione dell'intervento ha consentito, infine, una puntuale analisi delle specifiche esigenze degli operatori economici più innovativi e di rilevare il gradimento sugli argomenti trattati da parte di tutti gli auditori.

### 4.5.3 La programmazione degli acquisti

La programmazione delle acquisizioni, attiva in ANAS da oltre 5 anni, fornisce gli strumenti necessari per la definizione delle più opportune politiche di acquisto aziendali. Formulata in coerenza con le previsioni del budget aziendale, la programmazione degli acquisti consente di fissare strategie e strumenti negoziali volti alla razionalizzazione ed ottimizzazione degli approvvigionamenti, individuando le opportunità di ottenimento di economie di scala e di processo in fase negoziale: a questo scopo viene effettuata una mirata ripartizione delle acquisizioni di beni e servizi tra le categorie di acquisti 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 per il 2011 ha previsto, 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.

Interviene, in questo ambito, la soluzione informatica per la *spend analysis* che, consolidando le informazioni provenienti da sistemi informativi disomogenei, costituisce un valido supporto per il presidio dei processi e per orientare la programmazione delle acquisizioni.

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 per acquisizioni in economia e al Codice dei Contratti pubblici.

L'importo complessivo delle gare sopra la soglia comunitaria e sotto la soglia comunitaria aggiudicate nel corso del 2011 è pari a 108,5 €/milioni (comprensivo di approvvigionamenti non gestiti tramite SAP (ad esempio sfalcio erba, sgombrò neve, assicurazioni, ecc.); l'importo totale degli ordini di acquisto emessi nel corso dello stesso anno è pari a 97,6 €/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.

Nel quadro delle azioni intraprese per una generale riduzione dei costi, ANAS, come già accennato, ha rafforzato l'utilizzo di tecnologie specifiche che rappresentino un valido supporto per snellire i processi di acquisto, aumentarne la trasparenza e ridurre gli sprechi e le inefficienze.

Particolare attenzione è stata dedicata ai processi di de-materializzazione dei documenti, mediante l'utilizzo della firma digitale anche nelle gare aggiudicate secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa e in fase di stipula dei contratti.

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. Ormai da alcuni anni, 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 ha fra l'altro condotto, nel mese di giugno 2011, alla stipula di un contratto quadro della durata di 36 mesi o fino all'esaurimento dell'importo della spesa (pari a 3 €/milioni), relativo alla fornitura di materiale di cancelleria.



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

GRI/G3.1>  
2.10

L'appalto, il cui bando è stato insignito del premio "Compra Verde 2011 – Miglior bando verde" all'interno dell'omonimo forum dedicato agli acquisti sostenibili e tenutosi a Cremona lo scorso ottobre 2011, è stato strutturato richiedendo esclusivamente le tipologie di carta aventi i contenuti ambientali minimi previsti nel Decreto n. 111 del 12 ottobre 2009, emanato dal Ministero 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".



Più in generale, volendo elencare le modalità con cui la sostenibilità è calata nelle fasi del processo di acquisto, è possibile considerare:

- l'acquisto di prodotti/servizi che hanno un basso o minore impatto sull'ambiente per il modo in cui sono realizzati (ad. esempio cancelleria, massa vestiario, DPI, arredi);
- la verifica di tutti gli appaltatori in materia di diritti umani;
- l'introduzione nei capitolati di specifici elementi che stimolano i fornitori ad offrire i prodotti con le migliori prestazioni ambientali presenti nel mercato;
- a monte dell'approvvigionamento 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 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 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 e s.m.i. (es. Certificazione UNI EN ISO 14001/2004, dichiarazione ambientale EMAS, etc.);
- l'utilizzo di criteri sostenibili per la valutazione delle offerte, ex art. 44 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.;

## 4.5.4 La formazione degli elenchi degli avvocati ANAS

Dall'anno 2008 è stato realizzato un sistema di qualificazione dei difensori esterni, cui eventualmente ANAS ricorra per la difesa attiva e passiva nei giudizi ordinari e speciali.

Il sistema, on line sulla pagina [www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it), prevede che l'avvocato che intenda iscriversi nell'elenco, debba fornire garanzie sulla continuità della professione, per tale motivo è richiesto almeno un triennio di esercizio, nonché garanzie assicurative (polizza professionale) ed il proprio curriculum vitae. L'avvocato difensore dichiara quali sono le discipline specialistiche prescelte, nel massimo di due, tra quelle indicate sul sito - Diritto Civile, Diritto del Lavoro, Diritto Amministrativo, Diritto delle Assicurazioni, Diritto del Lavoro, Diritto Internazionale - ed in quali regioni intende garantire la difesa aziendale, anche in tale caso per solo due regioni. Il professionista dichiara, altresì, di non essere in posizione di incompatibilità alla difesa, secondo i principi del codice deontologico forense.

Nel contempo si è sviluppato il sistema della difesa da parte degli avvocati interni alla società, che allo stato attuale sono 81 in tutta Italia. L'affidamento degli incarichi ai difensori esterni, pertanto, avviene prevalentemente nel caso di Giurisdizioni fuori dal capoluogo di Regione o di Provincia o nel caso di fattispecie coperte da polizza assicurativa, per le quali la scelta avviene sulla base degli elenchi forniti direttamente dalle compagnie di assicurazione.



S.S. 17 - Variante A - Tratto in trincea

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

I principi che regolano l'attribuzione degli incarichi defensionali, pertanto, sono evidenziati nella seguente figura:



Figura 5: Principi di attribuzione degli incarichi



## 4.6 Il personale

La struttura interna di cui ANAS si è dotata a livello organizzativo rappresenta uno strumento essenziale al fine di adempiere ai propri doveri istituzionali ed a perseguire in maniera sostenibile e duratura i propri obiettivi. Come è stato già richiamato nel capitolo 1, tuttavia, sono state poste nel 2011 le basi per una sostanziale modifica dell'assetto organizzativo, tramite il trasferimento di parte delle competenze di ANAS all'Agenzia per le Infrastrutture stradali ed autostradali, costituenda presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In tale contesto, è fondamentale che ANAS continui a gestire il cambiamento in modo sostenibile, garantendo continuità con il passato per quanto attiene agli obiettivi di una maggiore efficienza operativa, al mantenimento della qualità del lavoro svolto ed alla preservazione dei diritti dei lavoratori.

Per questo motivo sono stati ulteriormente migliorati gli strumenti di comunicazione con i lavoratori e sono state avviate nuove iniziative nell'ambito della formazione, della sicurezza sul luogo di lavoro, degli strumenti di incentivazione, delle pari opportunità e del rispetto del principio di non discriminazione, per creare maggiore coesione nel segno dell'integrazione, della trasparenza e del coinvolgimento del personale coinvolto nell'attività di ANAS a tutti i livelli.

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 Resouce (HR) e ad una rassegna stampa su notizie relative alla società.

Al 31 dicembre 2011 ANAS ha un organico complessivo di 6.264 persone (al 31 dicembre 2010 6.657), assunte nel quadro del contratto collettivo nazionale di riferimento. Nella tabella 4.9 vengono riportati i dati relativi alla distribuzione del personale in base al livello professionale e al tipo di contratto.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

GRING3.1>  
LA1, LA13

**Tabella 4.9: Distribuzione dei lavoratori per livello e tipo di contratto**

	Maschi	Femmine	Totale
Dirigenti	164	30	194
Quadri	1.195	450	1.645
Impiegati	3.511	882	4.393
Altro (contratti di somministrazione lavoro, di collaborazione, a progetto ecc.)	23	9	32
<b>Totale</b>	<b>4.893</b>	<b>1.371</b>	<b>6.264</b>
Tempo Indeterminato	4.801	1.320	6.121
Tempo Determinato	92	51	143
<i>di cui contratti di inserimento</i>	6	11	17
<b>Totale</b>	<b>4.893</b>	<b>1.371</b>	<b>6.264</b>
di cui Part Time	306	63	369

Nelle tabelle 4.10 e 4.11 sono invece riportati i dati relativi alla distribuzione territoriale delle risorse presenti in Direzione Generale e negli Uffici Territoriali.

240

**Tabella 4.10: Distribuzione del personale della Direzione Generale per Unità Organizzativa**

Direzione Generale	Maschi	Femmine	Totale
Amministratore Unico	1	0	1
Staff Presidenza	12	10	22
Segreteria Organi Sociali e Affari Societari	3	14	17
Direzione Centrale Risorse, Organizzazione e Sistemi	200	126	326
Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali	29	35	64
Internal Auditing	15	11	26
Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali	80	60	140
Pianificazione Strategica	7	3	10
Legalità e Trasparenza	2	1	3
Organo Centrale di Sicurezza	2	13	
CGAFC - Staff	8	10	18
CGAFC - Commerciale	30	12	42
CGAFC - Controllo di Gestione	6	6	12
CGAFC - Direzione Centrale Amministrazione e Finanza	45	57	102
CGAFC - Direzione Centrale Finanza di Progetto e Concess. Autostradali	15	16	31
CGAFC - Partecipazioni Societarie	1	3	4
CGLP - Staff	3	8	11
CGLP - Direzione Centrale Legale e Contenzioso	38	57	95
CGLP - Acquisti	25	13	38
CGLP - Gare e Contratti	14	19	33
CGAFC - Acquisizione del Patrimonio	6	3	9
CGT - Staff	30	12	42
CGT - Direzione Centrale Esercizio e Coord Territorio	56	18	74
CGT - Direzione Centrale Nuove Costruzioni	76	38	114
CGT - Direzione Centrale Progettazione	74	35	109
CGT - Ricerca e Innovazione	70	17	87
CGT - Unità Iniziative Internazionali	0	0	0
Personale Distaccato	12	3	15
<b>Totale</b>	<b>860</b>	<b>588</b>	<b>1.448</b>

**Tabella 4.10: Distribuzione del personale della Direzione Generale per unità organizzativa**

Direzione Generale	Maschi	Femmine	Totale
Direzione Generale	860	588	1.448
Compartimento di Ancona	82	18	100
Compartimento di Aosta	32	12	44
Compartimento di L'Aquila	204	44	248
Compartimento di Bar	173	39	212
Compartimento di Bologna	84	38	122
Compartimento di Cagliari	402	62	464
Compartimento di Campobasso	91	19	110
Compartimento di Catanzaro	365	52	417
Compartimento di Firenze	108	40	148
Compartimento di Genova	49	20	69
Compartimento di Milano	139	42	181
Compartimento di Napoli	327	47	374
Compartimento di Perugia	131	23	154
Compartimento di Potenza	170	29	199
Compartimento di Roma	254	74	328
Compartimento di Torino	118	36	154
Compartimento di Trieste	36	22	58
Compartimento di Venezia	121	27	148
Ufficio Autostradale per la SA-RC	577	56	633
Direzione Regionale Sicilia	561	83	644
Personale distaccato (da Compartimenti)	9	0	9
<b>Totale</b>	<b>4.893</b>	<b>1.371</b>	<b>6.264</b>



S.S. 675 - Umbro-Laziale - Cavalcavia

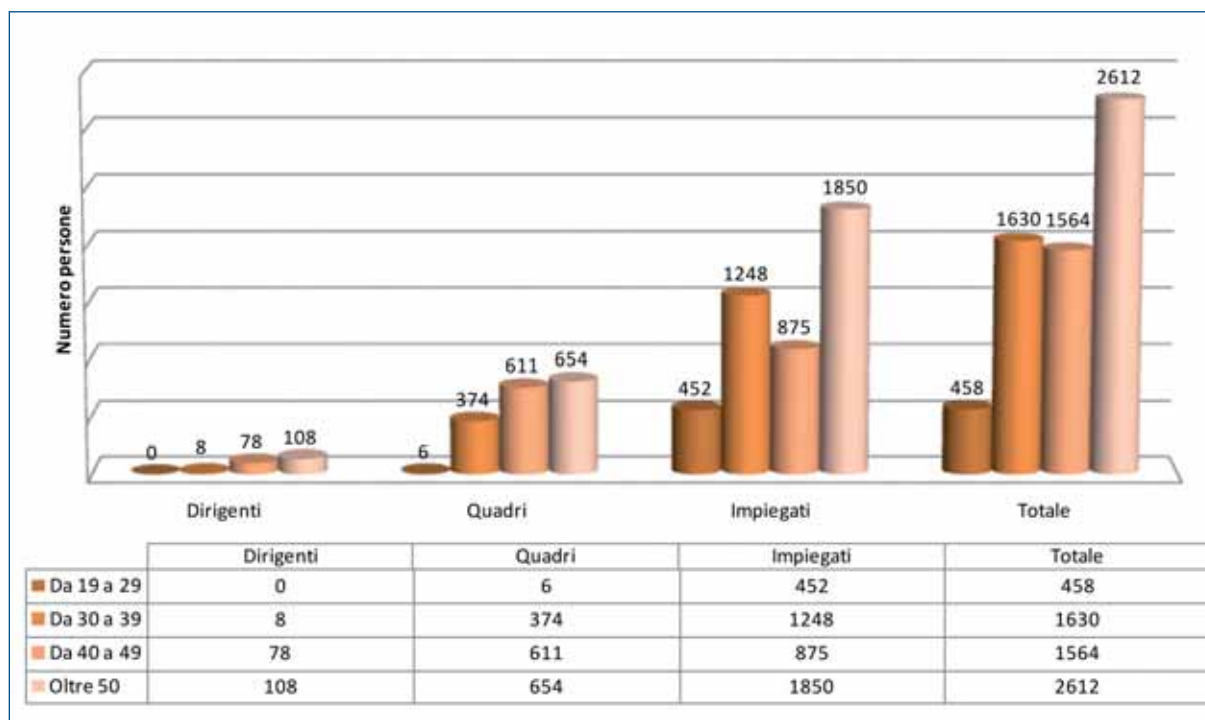


# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

GRI/G3.1>  
LA13

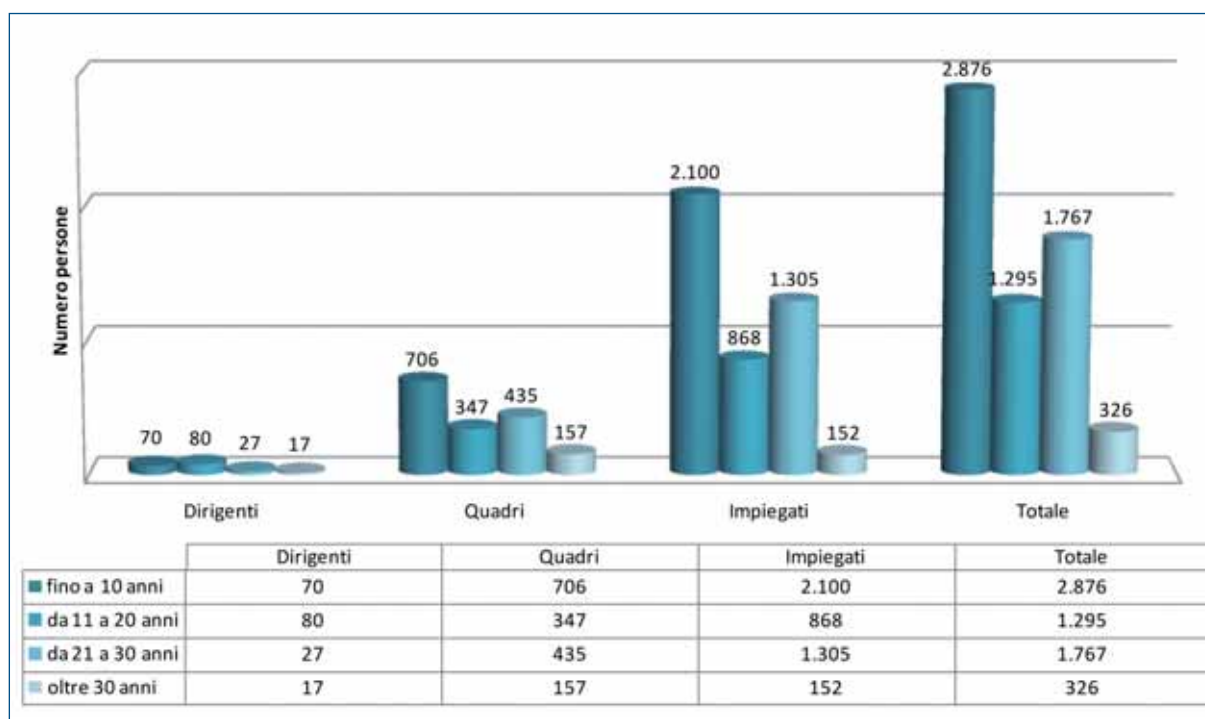
Di seguito viene riportata la distribuzione del personale per fascia di età e per anzianità aziendale.

Grafico 4.18: Distribuzione per fascia d'età



242

Grafico 4.19: Distribuzione per anzianità aziendale



La tabella 4.12 rendiconta la distribuzione del personale distaccato per genere specificando l'azienda o amministrazione pubblica sede del distaccamento.

**Tabella 4.12: Personale distaccato per sede di distaccamento**

Sede Distaccamento	Maschi	Femmine	% su totale
A.I.P.C.R.	1	2	14%
Autorizzazione Vigilanza Contratti Pubblici Lavori	0	0	0%
Ministero dello Sviluppo Economico	1	0	5%
Ministero Infrastrutture e dei Trasporti	3	0	14%
Quadrilatero S.p.A.	9	1	48%
Stretto di Messina S.p.A.	2	0	10%
Corte dei Conti	1	0	5%
Concessioni Autostradali Piemonte S.p.A.	1	0	5%
<b>Totale</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	<b>100%</b>

Nel corso del 2011, risultano complessivamente distaccate numero 21 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 comandatario), o corrisposto direttamente dall'ente pubblico al lavoratore comandato.

#### 4.6.1 La selezione del personale

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 delle Leggi n. 133/08 e n.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 2011, come nel 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

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

aziendali impegnate nella vigilanza delle attività di realizzazione di opere infrastrutturali stradali e autostradali.

Le tabelle 4.13, 4.14 e 4.15 mostrano rispettivamente le entrate, il tasso di turn over per fasce di età e le uscite del 2011:

GRI\G3.1>  
LA2

Direzione Generale	Maschi	Femmine	Totale
Dirigente	2	0	2
Quadro	9	3	12
Impiegato	122	40	162
Altri	24	16	40
<b>Totale</b>	<b>157</b>	<b>59</b>	<b>216</b>
Tempo Indeterminato	29	5	34
Tempo Determinato	128	54	182
Altre forme contrattuali	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>157</b>	<b>59</b>	<b>216</b>
Inserimento	0	0	0
di cui Part Time	0	0	0

244

Fascia di età	Totale	% su totale cessazione
<30anni	111	18%
30 - 50 anni	322	53%
> 50 anni	176	29%
<b>Totale complessivo</b>	<b>609</b>	<b>100%</b>

Nel 2011 è continuato l'esodo volontario, finalizzato a prolungare il piano di incentivazione all'esodo realizzato nel corso del biennio 2006-2007. Il piano di esodo ha previsto l'esame delle posizioni che raggiungevano i requisiti per il pensionamento al 31 dicembre 2011.

Negli intendimenti della Società l'operazione ha avuto l'obiettivo di produrre più di un vantaggio, quali un aumento del tasso di professionalità, un abbattimento del fabbisogno di risorse finanziarie per i livelli medio-alti, la riduzione dell'età media ed un aumento del livello di scolarità.

Per quanto riguarda le dimissioni per l'esodo, il 2011 registra complessivamente 109 uscite.



**Tabella 4.15: Numero di uscite 2011**

Direzione Generale	Maschi	Femmine	Totale
Pensionamenti	3	1	4
Dimissioni volontarie	117	18	135
<i>di cui: con esodo</i>	97	121	09
Licenziamenti	1	0	1
Altro	412	57	469
<b>Totale complessivo</b>	<b>533</b>	<b>76</b>	<b>609</b>

Nel 2011 ANAS ha proseguito 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 2011 sono stati pubblicati 19 Job-posting a copertura delle posizioni vacanti rilevate in Direzione Generale (47% del totale delle posizioni vacanti rilevate) e negli Uffici Territoriali (53%), esaminate circa 573 candidature e ammesse 429 risorse.

Si riportano inoltre in tabella 4.16 i dati relativi ai provvedimenti disciplinari intrapresi nei confronti del personale, ordinati in base all'importanza della tipologia di provvedimento

**Tabella 4.16: Numero e tipologia di provvedimenti disciplinari**

Motivo	2011
Rimproveri scritti	13
Multe orarie	17
Sospensioni	10
Licenziamenti	1
<b>Totale provvedimenti</b>	<b>41</b>

## 4.6.2 La riqualificazione e la formazione delle risorse umane

### Attività del Centro per l'Alta Formazione

Il Centro per l'Alta Formazione gestisce il processo di formazione, aggiornamento e addestramento del Personale di ANAS e delle Società partecipate e controllate, finalizzato alla diffusione del sapere,



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

alla riqualificazione dei lavoratori, alla loro crescita professionale e veicolo per lo sviluppo e la diffusione della cultura manageriale.

Contestualmente, il Centro rappresenta uno strumento mediante il quale l'Azienda può veicolare l'ottica di servizio rivolta al sistema-Paese che le è propria, prefiggendosi l'impegno di diffondere verso l'esterno la ricchezza del proprio know-how.

La formazione costituisce, inoltre, la leva fondamentale per supportare il processo di ricerca scientifica e la trasmissione, promozione e diffusione dei Valori aziendali.

Nel mese di dicembre 2011 il Centro per l'Alta Formazione ha acquisito la **certificazione di Qualità** in conformità ai requisiti della norma ISO 9001:2008, per tutti i settori di attività della formazione.

Le aree tematiche in cui si sostanzia l'offerta formativa del Centro, sono state riviste ed aggiornate sulla base dell'esperienza maturata e della recente certificazione di qualità, per essere in linea con l'evoluzione dell'Azienda.

Per ciascuna Area tematica, riportiamo una breve descrizione dei contenuti e delle finalità delle attività formative fornite:

## 1) Area Istituzionale

Ricomprende le attività di accoglimento, socializzazione ed inserimento in Azienda indirizzate ai neo-assunti. La trasmissione della storia, dell'identità, dei valori e dell'etica aziendale. La formazione all'integrazione professionale e culturale.

## 2) Area Manageriale, delle competenze e del comportamento organizzativo

Obiettivo di questa area è sviluppare le "soft skill", ossia le cosiddette "competenze trasversali", quelle capacità che raggruppano le qualità personali, l'atteggiamento in ambito lavorativo e le conoscenze nel campo delle relazioni interpersonali.

## 3) Area Tecnico-Specialistica, Professionale e Innovazione

Fanno riferimento a questa area tutte le tematiche tecniche/tecnologiche legate alla realizzazione, gestione e manutenzione della rete stradale.

## 4) Area Sicurezza e Salute nei luoghi di lavoro

La missione di questa area è la diffusione della corretta cultura della sicurezza e delle tecniche specifiche operative necessarie a realizzarla quotidianamente sul posto di lavoro.

## 5) Area Giuridico, Normativa, Economica e Finanziaria

Lo scopo di questa area è quello di aggiornare e sviluppare le competenze specialistiche di genere giuridico, economico e finanziario.

## 6) Area Informatica, ICT e Formazione a distanza

La finalità di questa area è di porre l'innovazione, sotto forma del ventaglio delle tecnologie I.C.T. per lo sviluppo delle competenze, trasversalmente a tutte le funzioni aziendali, anche utilizzando la metodologia e-learning.

I contenuti formativi si ricollegano al **sapere**, quale patrimonio culturale-professionale, al **saper fare**, quale abilità tecnico-operative, al **saper o voler essere**, inteso come atteggiamenti, modalità di azione, bisogni e valori della persona nei suoi rapporti con l'Organizzazione.

Nel rapporto tra ANAS ed il mondo accademico, il Centro ha intessuto una fitta rete di collaborazioni con le Università, che si basa soprattutto sulla costituzione di convenzioni di Tirocinio di Formazione e di Orientamento e di progetti misti.

Nel corso dell'anno 2011 sono state attivate nuove convenzioni, che vanno ad aggiungersi a quelle stipulate in precedenza con altri Atenei, con le seguenti Università Italiane:

- Università degli Studi di Genova;
- Università degli Studi del Molise;
- Università degli Studi di Perugia;
- Università degli Studi Roma Tre – Jobsoul;
- Università degli Studi della Calabria - Facoltà di Ingegneria;
- Università della Calabria - Facoltà di Ingegneria - Master II° livello in "La difesa dalle catastrofi idrogeologiche: Previsione, Prevenzione e soccorso";
- Università della Calabria - Facoltà di Economia - Master I° livello in "Ordinamento e funzionamento delle Pubbliche Amministrazioni";
- Libera Università degli Studi Sociali Guido Carli (LUISS).

Per gran parte del primo semestre 2011, il Centro ha dovuto far fronte alla notevole riduzione del budget disponibile, come disposto dall'art. 6, comma 13, del D.L. n. 78/2010, convertito in Legge n. 122/2010; tale vincolo finanziario ha imposto fino al mese di giugno una riprogrammazione e una riduzione delle attività formative.

L'impatto sull'erogazione delle attività formative, pur certamente considerevole, è stato tuttavia arginato mantenendo i livelli di qualità consolidati negli ultimi anni, mentre il bacino delle attività, in termini quantitativi, ha subito un'inevitabile, seppur minima, riduzione.



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

In sintesi, le partecipazioni alle attività formative per l'anno 2011 sono state 2.788, le giornate di formazione/uomo sono state 6.176 e le ore di formazione/uomo sono state 44.425.

Con riferimento alla Formazione a Distanza (F.a.D.) sul D.Lgs. n. 231/01 prosegue la capillare attività di formazione/aggiornamento in materia per tutti i Dirigenti e Quadri della popolazione aziendale.

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

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

Tra le attività realizzate indichiamo a titolo esemplificativo:

- È continuata l'attività relativa al primo progetto di formazione on line accessibile dalla *Intranet aziendale* avente ad oggetto il corso multimediale "Il D.Lgs. n. 231/01: quadro normativo e modello di organizzazione, gestione e controllo adottato da ANAS S.p.A.", realizzato dal Centro in stretta collaborazione con il gruppo di lavoro coordinato dal Dott. Giulio Buratti.

Il corso, avviato lo scorso anno, ha interessato nel 2011 n. 297 professionalità afferenti sia alla Direzione Generale che a tutte le sedi Compartimentali .

Sono stati inviati gli attestati di frequenza all'intero bacino di Personale coinvolto, n° 1.271 Unità, che certificano l'esito positivo dell'obbligo formativo e il relativo questionario di valutazione.

Dall'analisi dei questionari compilati dai dipendenti si è rilevato un diffuso livello di gradimento dell'ambiente di apprendimento on line, in termini di accessibilità, e dell'iniziativa formativa nello specifico, soprattutto per quanto riguarda l'eshaustività, la chiarezza dei contenuti proposti e il livello degli approfondimenti delle tematiche trattate.

Inoltre, è stata apprezzata la flessibilità che consente la formazione a distanza, nell'alternanza studio/lavoro; nel complesso l'esperienza formativa ha soddisfatto positivamente le aspettative e, pertanto, si ritiene che la modalità didattica introdotta (c.d. e-learning) possa essere replicata con la realizzazione di altri corsi nel breve periodo.

- È terminato lo svolgimento del percorso di formazione "*Farsi Strada*", rivolto a 326 nuovi assunti neolaureati, in servizio presso la Direzione Generale, i Compartimenti della Viabilità, gli Uffici Territoriali e l'IVCA, con l'erogazione del quarto ed ultimo modulo dal titolo "Al Bivio", centrato sul tema del cambiamento organizzativo, della leadership e dell'innovazione.

- Nell'ambito delle attività di formazione ed aggiornamento previste dal Piano Formativo per le professionalità della Condirezione Generale Legale e Patrimonio e delle professionalità dell'area legale in forza presso le sedi periferiche aziendali sono state progettate e realizzate due iniziative formative: 1) un ciclo di seminari di 2 giornate sui seguenti temi: *"Il sistema deontologico nell'ordinamento forense con le particolari applicazioni per gli avvocati degli albi speciali"*; *"La figura del convenuto nel codice di procedura civile e l'istituto della mediazione alla luce delle ultime modifiche introdotte dal D.Lgs. n. 28/2010 in vigore da marzo 2011"*; *"L'entrata in vigore del Codice del processo amministrativo e la disciplina del contenzioso in materia di aggiudicazione degli appalti pubblici in attuazione della Direttiva n. 2007/66/CE"*; 2) un corso di due giornate formative dal titolo *"L'entrata in vigore del regolamento e le altre novità nel campo dei contratti pubblici"* finalizzato a soddisfare l'ulteriore necessità di aggiornamento professionale conseguente all'introduzione nell'ordinamento giuridico del nuovo Regolamento di attuazione ed esecuzione del Codice dei Contratti Pubblici. Le suddette iniziative formative hanno visto coinvolte 74 professionalità, con il riconoscimento di 24 crediti formativi a favore di coloro che sono iscritti presso l'albo speciale degli avvocati; le predette iniziative sono state infatti accreditate presso l'Ordine degli Avvocati di Roma.
- La Direzione Centrale Risorse, Organizzazione e Sistemi ha assunto per l'intera Azienda un ruolo sempre più strategico ed, in particolare, una più attenta gestione della "Persona" quale vero asset distintivo della Società. In questa logica di pensiero ha trovato terreno fertile il percorso formativo richiesto dalla Vice-Direzione Risorse, Organizzazione e Affari Generali per supportare le professionalità in essa impiegate nell'allineamento delle competenze e delle conoscenze necessarie per un completo utilizzo delle potenzialità dell'attuale sistema SAP HCM; questa esigenza formativa è maturata anche in considerazione degli interventi correttivi ed evolutivi apportati all'applicativo, oltre a quelli organizzativi e procedurali che si sono resi necessari dopo il go live dell'1 gennaio 2007.  
In considerazione della centralità del Sistema informativo Integrato SAP per la gestione aziendale, è stata confermata la necessità di prevedere una specifica area formativa dedicata al SAP; tale area formativa si caratterizza per iniziative di formazione sempre più personalizzate e standardizzate, finalizzate sia all'abilitazione di nuovi utenti sia al continuo aggiornamento di tutte le Risorse che con ruoli diversi sono impiegate nell'utilizzo dell'applicativo; tutto ciò, in un'ottica di sviluppo delle capacità di interazione tra visione di processo e funzionalità di sistema.

In quest'occasione, il Centro, tramite il coinvolgimento di tutti i Capi Reparto dell'Unità Risorse Umane e Amministrazione, oltre ai referenti della Vice-Direzione Sistemi Informativi e Impianti, ha dapprima individuato e definito i bisogni formativi in ambito SAP, elaborando, conseguentemente, il "*Piano di Formazione SAP HR*" in due principali percorsi formativi: Percorso Area gestione amministrativa e Percorso Area retributiva e fiscale. In entrambe i percorsi sono stati previsti dei moduli iniziali con cui si è inteso fornire un inquadramento complessivo dei processi URUA e della copertura di SAP nelle sue diverse componenti, a definire obiettivi da perseguire, nonché a rafforzare l'adesione a logiche di cliente/fornitore interno. I moduli sono stati definiti secondo cinque aree d'intervento: Logiche SAP HCM; Gestione Anagrafica; Gestione Eventi Dipendenti; Reportistica; Ad Hoc Query.

Successivamente, il Piano formativo elaborato si è contraddistinto per un'impostazione didattica che ha previsto un mix fra didattica ed addestramento, con una focalizzazione sulle attività proprie di ciascun Reparto e la loro corretta gestione a "Sistema".

Nella realizzazione del corso, il Centro per l'Alta Formazione, in accordo con le due Vice-Direzioni, anche in questa occasione ha affidato il ruolo docente a professionalità esperte interne all'Azienda, coinvolgendo tutti i Capi Reparto dell'URUA ed i referenti dei sistemi informativi specialisti dei moduli SAP HR. Questa modalità formativa ha rappresentato certamente un valore aggiunto con cui il progetto ha posto le basi per la realizzazione di un modello di formazione continua anche in questa area, sempre più strategica per ANAS.

Il "*Piano di Formazione SAP HR*" ha impegnato, complessivamente, 40 dipendenti dell'Unità Risorse Umane e Amministrazione nel periodo compreso tra il 30 marzo ed il 23 giugno per un totale di 32 giornate formative.

- Tra le tipologie di contratto di assunzione adottate dall'ANAS è stato inserito anche l'Apprendistato Professionalizzante rivolto a giovani dai 18 ai 29 anni, che favorisce in modo particolare l'aspetto formativo e di apprendimento. A tal riguardo, sono stati realizzati percorsi di formazione per gli Apprendisti finalizzati al conseguimento della qualificazione professionale attraverso l'acquisizione delle competenze di base, trasversali e tecnico professionale secondo quanto previsto dalla normativa vigente; tali iniziative formative hanno interessato nel corso dell'anno n° 40 apprendisti.



## 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:

- E' stata completata l'esperienza di collaborazione con l'Università degli Studi di Roma Tre per la progettazione e la realizzazione del Corso di Perfezionamento universitario "Impianti e sicurezza delle gallerie stradali". Tale corso ha coniugato in un solo evento una proposta 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 e svolto integralmente presso lo scrivente Centro, ha avuto una durata pari a 160 ore di formazione a seguito delle quali ogni discente ha conseguito un numero di 40 crediti formativi universitari, previo superamento di un esame finale. Nel 2011 è stata erogata la seconda edizione, avviata il 7 marzo 2011 e conclusasi con gli esami finali l'8 luglio 2011.

Complessivamente, sono state formate 49 professionalità, di cui 23 nella prima edizione e 26 nella seconda edizione.

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, i Vigili del Fuoco, il Politecnico di Torino, il Dipartimento della Protezione Civile. In tal senso, si è trattato di un progetto unico su scala nazionale di grande rilevanza sia per la tipologia di materia trattata che per la qualità delle docenze.

L'esperienza di questo corso può rappresentare a pieno titolo un passo rilevante verso un auspicabile consolidamento di un modello di riferimento per la formazione nel settore, estendibile e replicabile in altre occasioni e per contesti più ampi.

- E' stata prevista un'attività di formazione sul nuovo applicativo di Protocollo Informatico, su richiesta della Vice-Direzione Sistemi Informativi e Impianti, finalizzata all'aggiornamento ed all'addestramento degli addetti all'uso del protocollo, in forza presso la Direzione Generale e gli uffici periferici aziendali. L'attività formativa ha impegnato 155 dipendenti per un totale di 173 ore di formazione.

- In considerazione delle esigenze formative da destinare al Personale impiegato nell'attività di gestione della qualità in riferimento alla norma ISO 9001:2008 sono state realizzate due giornate formative che hanno interessato nella veste di discenti 21 professionalità aziendali di settore.
- L'introduzione nell'ordinamento giuridico del nuovo Regolamento di attuazione ed esecuzione del Codice dei Contratti Pubblici ha, pure, motivato la realizzazione di due giornate formative destinate alle professionalità tecniche che rivestono il ruolo di Responsabile del Procedimento. Tale iniziativa formativa ha inteso fornire ai discenti le conoscenze procedurali/operative per il corretto utilizzo del "Sistema informativo monitoraggio gare (SIMOG)" ed una presentazione delle novità introdotte dal nuovo Regolamento di attuazione ed esecuzione del Codice dei Contratti Pubblici. L'attività formativa, rivolta a 83 dipendenti, è stata realizzata mediante l'erogazione di due edizioni da due giornate formative ciascuna.
- La Direzione Centrale Risorse, Organizzazione e Sistemi - Centro per l'Alta Formazione, la Condirezione Generale Tecnica - Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio e la Vice-Direzione Sistemi Informativi e Impianti, hanno previsto uno specifico percorso di formazione e addestramento per le diverse figure professionali che rappresentano, per le attività lavorative presidiate, l'elemento chiave al fine di raggiungere eccellenti risultati nell'utilizzo del nuovo sistema "RMT - Road Management Tool", finalizzato ad incrementare gli standard della gestione operativa della Direzione Esercizio e per garantire livelli di servizio elevati in risposta agli standard richiesti dalle Direttive Europee, dalla normativa nazionale vigente e dai Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Economia.  
La formazione si è svolta, a partire dal mese di giugno al mese di dicembre 2011, sia presso la sede del Centro per l'Alta Formazione, che presso le sale operative Compartimentali, prevedendo un supporto operativo sul campo, coinvolgendo un totale di 998 partecipanti, 64 giornate di formazione e 367 ore di formazione.

- E' stata realizzata l'attività di formazione in calendario in materia di Codice della Strada finalizzata all'abilitazione delle unità di personale dipendente per l'espletamento del servizio di polizia stradale, secondo quanto previsto dall'art. 12 del Codice della Strada e dall'art. 23 del Regolamento di attuazione. L'attività formativa ha interessato complessivamente, tra Direzione Generale ed alcune sedi compartimentali, n. 300 dipendenti.

### **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:

- Nell'ambito delle attività formative in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro ai sensi del D.Lgs. n. 81/2008 e s.m.i. sono state realizzate, in collaborazione con l'Unità Centrale di Coordinamento per la Sicurezza, diverse iniziative formative; hanno visto partecipi i Datori di Lavoro aziendali (Capo Compartimento, Responsabili degli uffici ispettivi territoriali dell'IVCA, Responsabile dell'Ufficio Speciale SA-RC e Direttore Regionale per la Sicilia) e sono stati attivati corsi per Addetti alle squadre di Primo Soccorso. Inoltre, sono state effettuate le seguenti iniziative formative in materia:
  - 1) completamento del corso di abilitazione per i coordinatori della sicurezza per la progettazione e l'esecuzione dei lavori;
  - 2) prosecuzione dell'attività di aggiornamento continuo dei responsabili del servizio prevenzione e protezione dai rischi (R.S.P.P.);
  - 3) erogazione dei corsi in materia di prevenzione incendi presso alcune sedi compartimentali ed alcuni uffici ispettivi dell'IVCA;
  - 4) realizzazione del corso pilota per il gruppo omogeneo impiegati d'ufficio e video-terminalisti.

### **4. formazione per le Società del Gruppo (partecipate e controllate)**

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

- In ottemperanza a quanto previsto dall'accordo di service sottoscritto tra l'ANAS S.p.A. e la Società Stretto di Messina S.p.A., il Centro per l'Alta Formazione ha realizzato diverse iniziative di formazione, rivolte alle famiglie professionali presenti nell'Azienda.



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

E' stata predisposta la partecipazione del Personale della Società Stretto di Messina S.p.A. alle seguenti iniziative formative promosse da ANAS:

- ✓ seminario *"Il sistema deontologico nell'ordinamento forense con le particolari applicazioni per gli avvocati degli albi speciali"* del 27 gennaio 2011, che è stato accreditato presso il Consiglio degli Avvocati di Roma, ottenendo il riconoscimento di n. 3 crediti formativi;
- ✓ seminario *"La figura del convenuto nel codice di procedura civile e l'istituto della mediazione alla luce delle ultime modifiche introdotte dal D.Lgs. n. 28/2010 in vigore da marzo 2011"* del 27 gennaio 2011, che è stato accreditato presso il Consiglio degli Avvocati di Roma, ottenendo il riconoscimento di n. 5 crediti formativi;
- ✓ seminario *"L'entrata in vigore del Codice del processo amministrativo e la disciplina del contenzioso in materia di aggiudicazione degli appalti pubblici in attuazione della Direttiva n. 2007/66/CE"* del 28 gennaio 2011, che è stato accreditato presso il Consiglio degli Avvocati di Roma, ottenendo il riconoscimento di n. 4 crediti formativi;
- ✓ seminario *"La nuova legislazione antimafia"* del 28 gennaio 2011;
- ✓ seminario *"Le nuove polizze assicurative"* del 28 gennaio 2011;
- ✓ il corso *"L'entrata in vigore del regolamento e le altre novità nel campo dei contratti pubblici"* del 23 e 24 maggio 2011, che è stato accreditato presso il Consiglio degli Avvocati di Roma, ottenendo il riconoscimento di n. 12 crediti formativi;
- ✓ il corso di formazione e aggiornamento *"Il Sistema informativo monitoraggio gare - SIMOG e il Regolamento di attuazione ed esecuzione del Codice dei Contratti Pubblici"* che ha avuto luogo il 27 e 28 giugno 2011.

E' stata effettuata la formazione in materia di Codice della Strada, ai fine dell'abilitazione all'espletamento dei servizi di Polizia stradale, secondo quanto previsto dall'art. 12 del Codice della Strada e dall'art. 23 del Regolamento di attuazione.

Nel mese di ottobre 2011, in considerazione dell'esigenza manifestata dalla Società Stretto di Messina S.p.A. di formare il proprio Personale erogando un'iniziativa di formazione sul D.Lgs. n. 231/01 e s.m.i., il Centro per l'Alta Formazione ha iniziato la progettazione di uno specifico corso in modalità e-learning, facendo seguito all'esperienza già maturata in materia e ne ha curato l'analisi tecnica/metodologica e grafica da effettuare.

Il corso, dal titolo *“D.Lgs. 231/2001: quadro normativo e modello 231 di organizzazione, gestione e controllo adottato da Stretto di Messina S.p.A.”* presenta dettagliatamente il D.Lgs. n. 231/01 e il Modello di cui si è dotata S.d.M., facendo riferimento al Codice Etico per indicare quali norme comportamentali i Dipendenti siano chiamati ad adottare e quali conseguenze siano previste per le violazioni, al fine di diffonderne capillarmente la conoscenza e di consolidare l’impegno di ognuno alla relativa osservanza.

Il Centro per l’Alta Formazione ha inoltre fornito un supporto di carattere tecnico e giuridico alla progettazione e realizzazione degli atti e delle attività rientranti in un’iniziativa a carattere formativo connessa al progetto di realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. Il progetto è consistito nella definizione di n. 6 esperienze di tirocinio formativo e di orientamento a favore di laureandi presso differenti Facoltà dell’Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Giurisprudenza, Architettura ed Ingegneria) e dell’Università degli Studi di Messina (Ingegneria ed Economia). In particolare, la progettazione delle esperienze formative è stata caratterizzata dalla pluralità di aziende ospitanti i singoli tirocinanti e dalla pluralità e varietà delle offerte formative erogate all’interno di ciascun tirocinio formativo e di orientamento. A seguito delle convenzioni, dei bandi e delle selezioni effettuate nel corso dell’anno, il progetto ha consentito l’effettiva realizzazione tra il mese di novembre 2011 ed il mese di gennaio 2012 di un’esperienza di tirocinio a favore di due studenti laureandi della Facoltà di Ingegneria dell’Università degli Studi di Messina che, in entrambe i casi, ha interessato Stretto di Messina S.p.A., Eurolink S.c.p.A. e Parsons Italia.

Il Centro per l’Alta Formazione, in ottemperanza a quanto previsto dall’accordo di service sottoscritto tra l’ANAS S.p.A. e la Società Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A., ha realizzato diverse iniziative di formazione, rivolte alle famiglie professionali presenti nell’Azienda. E’ stata predisposta la partecipazione del Personale della Società Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. alle seguenti iniziative formative promosse da ANAS:

- ✓ il corso *“L’entrata in vigore del regolamento e le altre novità nel campo dei contratti pubblici”* del 23 e 24 maggio 2011, che è stato accreditato presso il Consiglio degli Avvocati di Roma, ottenendo il riconoscimento di n. 12 crediti formativi;
- ✓ il corso di formazione e aggiornamento *“Il Sistema informativo monitoraggio gare - SIMOG e il Regolamento di attuazione ed esecuzione del Codice dei Contratti Pubblici”* che ha avuto luogo il 27 e 28 giugno 2011.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

E' stata effettuata la formazione in materia di Codice della Strada, ai fine dell'abilitazione all'espletamento dei servizi di Polizia stradale, secondo quanto previsto dall'art. 12 del Codice della Strada e dall'art. 23 del Regolamento di attuazione.

## 5. formazione per gli Enti Statali

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

- Il Centro per l'Alta Formazione, tra le attività istituzionali e di collaborazione con gli Enti statali, ha proseguito l'iniziativa formativa, dal titolo "i cantieri", per la Direzione Investigativa Antimafia Nazionale. Il progetto, avviato nel 2010, ha interessato nella veste di discenti, i dirigenti/funzionari impiegati presso le diverse sedi operative della D.I.A. sull'intero territorio nazionale e, in qualità di docenti, alcune Professionalità della nostra Società appartenenti sia all'Area Tecnica che Legale.

Nel corso del 2011 sono state erogate ulteriori 3 sessioni formative del corso, che è giunto alla 6° edizione: nello specifico, è stata svolta una sessione formativa presso la sede ANAS di Reggio Calabria (cui ha partecipato il personale della D.I.A. in servizio presso le sedi di Reggio Calabria, Catanzaro, Cosenza, Catania e Messina), di Palermo (cui ha partecipato il personale della D.I.A. in servizio presso le sedi di Palermo, Agrigento e Trapani) e di Venezia (cui ha partecipato il personale della D.I.A. in servizio presso la sede di Padova).

Il corso si propone di fornire ai discenti una visione completa, 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.

Le tabelle 4.17 e 4.18 sintetizzano i principali dati sui programmi di formazione erogati da ANAS nel 2011, in raffronto ai dati relativi al 2010. In particolare, la tabella 4.17 indica le ore di formazione erogate dal centro, nonché quante persone hanno preso parte ai corsi di formazione, suddividendo in base alle aree tematiche di appartenenza; la tabella 4.18 mostra invece il costo complessivo dei corsi di formazione erogati, suddiviso per aree tematiche di appartenenza.



**Tabella 4.17: Ore di formazione erogate nel 2011 e numero di partecipanti**

Area Tematica	2010		2011	
	Partecipanti	Ore	Partecipanti	Ore
Amministrativo-contabile	228	2.121	56	1.400
Appalti e lavori	156	1.952	121	1.850
Codice della strada e sicurezza stradale	227	6.638	232	8.968
Giuridico-normativa	145	2.517	204	3.032
Informatica e Telematica	234	3.892	1.039	.788
Lingue straniere	6	480	4	170
Risorse umane, management e organizzazione aziendale	1.087	19.405	705	13.144
Sicurezza nei luoghi di lavoro	776	19.690	427	7.073
<b>Totale</b>	<b>2.859</b>	<b>56.695</b>	<b>2.788</b>	<b>44.425</b>

**Tabella 4.18: Costi di formazione per aree tematiche**

Descrizione	2010	2011
Amministrativo-contabile	38.415	39.643
Appalti e lavori	53.737	18.906
Codice della strada e sicurezza stradale	87.530	66.390
Giuridico-normativa	152.325	43.484
Informatica e Telematica	94.311	20.280
Lingue straniere	18.142	8.820
Risorse umane, management e organizzazione	639.596	233.635
Sicurezza nei luoghi di lavoro	258.304	95.210
<b>Totale</b>	<b>1.342.360</b>	<b>526.368</b>

Si segnala che nel 2011 non sono stati erogati al personale corsi di formazione aventi ad oggetto tematiche relative ai diritti umani e che sono considerate rilevanti per l'attività tipica di ANAS.

### 4.6.3 Il sistema retributivo e di incentivazione

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

- 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.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

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-obiettivi.

Nella tabella 4.19 sono confrontati, per il triennio 2009-2011, i dati quantitativi del MBO (Management By Objective ) lordo procapite.

Tabella 4.19: MBO pro-capite			
valori in €			
Descrizione	2009	2010	2011
Dirigenti	30.455	30.083	27.641

La tabella 4.20 evidenzia il costo del lavoro sostenuto dall'azienda, nel 2011, che risulta essere pari a €/migliaia 376.778, così suddivisi:

Tabella 4.20: Costo del lavoro			
valori in €			
Descrizione	2009	2010	2011
Salari e stipendi	276.852	282.832	278.357
Oneri sociali	79.853	84.617	83.785
Trattamento di fine rapporto	10.725	11.957	12.384
Altri costi del personale	2.478	2.325	2.252
<b>Totale</b>	<b>369.909</b>	<b>381.732</b>	<b>376.778</b>

Nel 2011 si sono registrati 204 passaggi di livello tra il personale a fronte dei 266 avvenuti nel 2010. La tabella 4.21 espone il dettaglio dei passaggi tra i vari livelli:

**Tabella 4.21: Dettaglio passaggi di livello suddivisi per categoria**

Livello precedente	Livello attuale	N. Passaggi di livello	
		2010	2011
A	Dirigente	20	10
A	A1	5	0
A1	A	42	27
A1	B	18	1
A1	B1	1	0
B	A1	61	40
B	B1	3	0
B1	A1	1	2
B1	B	42	55
B1	B2	8	0
B2	A1	1	0
B2	B	2	18
B2	B1	61	49
B2	C	-	-
C	B2	1	2
<b>Totale</b>		<b>266</b>	<b>204</b>

La tabella 4.22 riepiloga, invece, il rapporto tra le retribuzioni mediamente erogate a quadri ed impiegati nel corso del 2011, in raffronto ai minimi tabellari previsti dal C.C.N.L. di riferimento.

**Tabella 4.22: Rapporto tra retribuzioni medie erogate e minimi tabellari da contratto collettivo ANAS**

valori in €			
Descrizione	Retribuzione media erogata		Minimi tabellari CCNL ANAS
	Uomini	Donne	
Quadri TI	50.222	46.645	35.910
Impiegati TI	35.327	32.610	21.448
Quadri TD	27.069	39.754	35.910
Impiegati TD	25.022	19.181	21.448

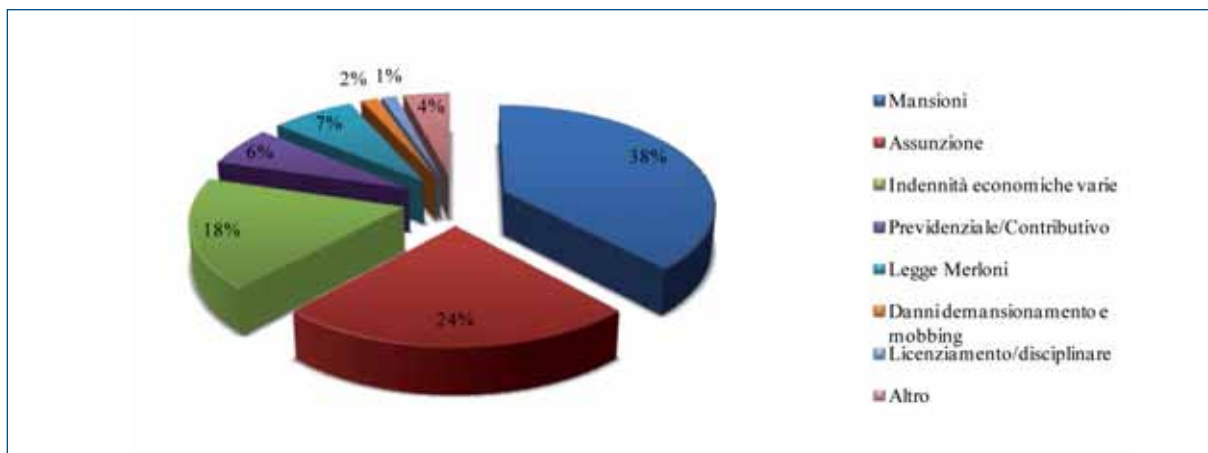
Al 31 dicembre 2011, le cause incardinate con il personale sono pari a 605 (522 nel 2010 e 903 nel 2009). Trattasi nella maggior parte di cause il cui onere non supera i 50 €/migliaia.

La tabella precedente riporta solo i contenziosi per i quali il cui rischio di soccombenza, in base alle pretese e allo stato di avanzamento del processo, è stato classificato, dal legale incaricato, come probabile. Considerando, invece tutti i contenziosi con il personale, a prescindere quindi dalla probabilità di soccombenza della società, si registrano, al 31 dicembre 2011, 1017 cause pendenti riguardanti il personale, così suddivise (in base alla materia del contendere):



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Grafico 4.20: Suddivisione cause con il personale per tipologia

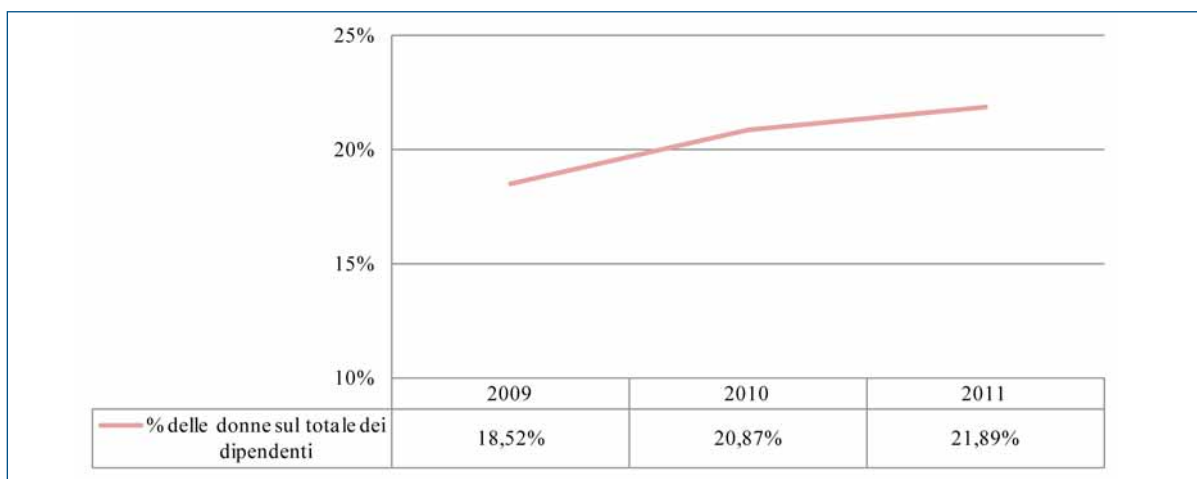


Nell'impegno di garantire pari opportunità tra uomini e donne, inoltre, ANAS tutela ed incoraggia il lavoro femminile garantendo una serie di benefici:

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 4.21 evidenzia come le politiche intraprese da ANAS nel favorire il lavoro femminile stiano progressivamente portando ad un continuo incremento della quota percentuale delle donne sul totale dei dipendenti.

Grafico 4.21 : Incidenza del lavoro femminile



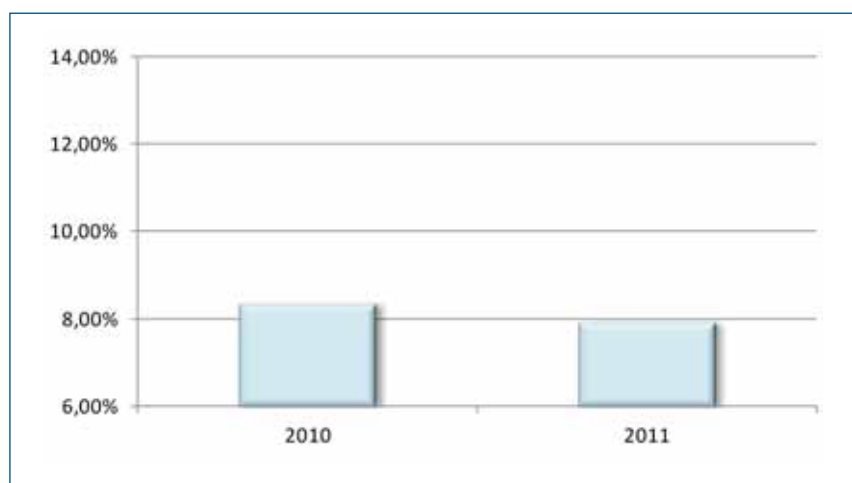
La particolare attenzione che l'azienda ha sempre dimostrato verso il sostegno della maternità è riconducibile ad una serie di iniziative di responsabilità sociale che, al fine di venire incontro all'esigenza di conciliare l'attività lavorativa con la famiglia, sono state promosse a favore del personale.

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 di comunicazione ed informazione in merito alla 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.

Sempre in materia di pari opportunità, si riporta che al 31.12.2011 l'incidenza di dipendenti appartenenti a categorie protette sul totale risulta pari al 7,93 %, come evidenziato dal grafico 4.22.

Grafico 4.22: Numero di dipendenti appartenenti a categorie protette sul totale dei dipendenti (%)



Altra importante categoria di benefit erogati al personale è quella relativa ai fondi previdenziali e assicurativi.

Tutti i fondi pensione e le coperture assicurative che ANAS attiva per i propri dipendenti godono di una piena copertura patrimoniale. In particolare, per quanto riguarda il Fondo di Previdenza Complementare Eurofer (cui sono associati i lavoratori dipendenti a cui si applica l'accordo sottoscritto, in data 3 maggio 2005, tra ANAS S.p.A. e le Organizzazioni Sindacali, con almeno tre mesi di anzianità di servizio e che abbiano sottoscritto la domanda di adesione al Fondo o che abbiano conferito tacitamente il loro TFR ad Eurofer), la copertura patrimoniale è stata verificata dall'Assemblea dei Delegati del Fondo Eurofer, tenutasi in occasione della chiusura dell'esercizio 2011.

## 4.6.4 Il nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro del personale dipendente ANAS

### *Il nuovo CCNL del personale dipendente*

che hanno visto impegnate ANAS, Federreti, FISE-ACAP e le Organizzazioni Sindacali del settore - in conformità con l'impegno sottoscritto il 25 novembre 2008 - nel confronto finalizzato alla definizione di un impianto contrattuale che si ponesse come un nuovo e diverso strumento normativo di riferimento per il complesso dei soggetti operanti nel comparto della viabilità.

Le procedure si erano prefisse l'obiettivo di conseguire l'ampliamento del campo di applicazione delle tutele contrattuali attraverso una disciplina degli istituti normativi che garantiscano il perseguimento 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.

Le attività contrattualistiche sono state tuttavia interrotte a seguito dell'entrata in vigore della Legge n. 122/2010 e della Legge n. 111/2011.

## 4.6.5 La sicurezza e la salute sui luoghi di lavoro

### **Novità normative in materia di sicurezza**

Dopo le importanti modifiche della disciplina in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, introdotte dal D.Lgs. 9.4.2008 e dal D. Lgs. n. 81 e 3.8.2009 n. 106, nel corso dell'anno 2011 è stato emanato il nuovo Regolamento recante disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione incendi con il D.P.R. 1/8/2011, n° 151.

Il Regolamento introduce importanti elementi innovativi nella disciplina della prevenzione incendi, con particolare riguardo al bilanciamento degli interessi fondamentali di tutela della sicurezza delle persone e dell'integrità dei beni con le esigenze di semplificazione amministrativa e di riduzione degli oneri a carico delle imprese e dei cittadini.

Tale bilanciamento viene reso possibile attraverso l'utilizzazione del principio di proporzionalità con riguardo alla gravità dei rischi, alla natura giuridica del soggetto destinatario della norma ed alla dimensione delle attività. Particolare riguardo va data alle procedure di accertamento dei rischi legati ad incendi degli edifici adibiti ad ufficio o di quelli adibiti totalmente o parzialmente ad archivi o depositi. Al fine di sensibilizzare le strutture operative dell'azienda si è inserito nel programma di



aggiornamento dei Responsabili dei Servizi di Prevenzione e Protezione dei Rischi (RSPP) della Direzione Generale e degli Uffici Periferici un'apposita sezione formativa sull'argomento. Si è deciso, altresì, di provvedere, ove necessario, all'aggiornamento dei Documenti di Valutazione dei Rischi (D.V.R.) delle singole unità operative, informando ciascun datore di lavoro e RSPP.

## **Procedure del Modello di Organizzazione e Gestione (MOG) della sicurezza**

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, ha dato avvio alla successiva attività di implementazione del MOG da parte dell'Unità Centrale di Coordinamento della sicurezza ed alla conseguente attività di divulgazione, formazione del personale e monitoraggio dell'efficacia del modello stesso.

Tale attività è stata completata e certificata con il rilascio, in data 15/12/2010, della certificazione da parte del Prof. Michele Lepore, noto professionista esperto della materia ed abilitato ad attestare l'adozione e l'efficace attuazione del Modello Organizzativo e di Gestione (MOG) aziendale.

Si è, altresì, continuato nel corso del 2011 ad erogare interventi formativi ed esplicativi del MOG i cui destinatari sono state tutte le figure aziendali centrali e periferiche che hanno una responsabilità ben precisa all'interno delle procedure del modello stesso, anche al fine di raccogliere eventuali proposte migliorative delle procedure stesse. In particolare i servizi tecnici per l'efficace attuazione del MOG hanno riguardato la programmazione delle seguenti attività di supporto inerenti:

- la redazione delle Deleghe e delle Procure Speciali necessarie a trasferire tutti gli obblighi delegabili per Legge;
- la redazione degli ordini di servizio di sicurezza per i preposti;
- la corretta applicazione delle procedure;
- le attività di vigilanza attuate dai dirigenti e preposti.

Nel corso dell'anno 2011 l'Unità Centrale di Coordinamento della Sicurezza ha, inoltre, provveduto ad un'attività di monitoraggio e conseguente manutenzione ed aggiornamento delle procedure del MOG, nonché alla revisione, alla luce delle novità normative introdotte, della procedura aziendale PG.CDGT.RI.01 – Gestione Sicurezza Cantieri,

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

completando la fase tecnica di revisione e sottoponendo la bozza elaborata alla condivisione delle competenti strutture della Condirezione Generale Tecnica. La revisione è stata effettuata, oltre che in relazione all'aggiornamento normativo in materia, anche in base alle risultanze degli audit effettuati dall'Unità Centrale di Coordinamento della Sicurezza per verificare l'applicazione della prima stesura della procedura alla realtà aziendale, nonché al rispetto dei criteri voluti dal modello organizzativo e di gestione ex art. 30 D.Lgs. 81/08.

In particolare sono state specificate le varie tipologie di appalti, sono stati integrati con gli adempimenti previsti dal D. Lgs. 81/08 e s.m.i. in materia di sicurezza (verifica dell'idoneità tecnico-professionale delle imprese, parere favorevole al subappalto, nomina Responsabile dei Lavori ) i moduli adottati dalle procedure aziendali e predisposti ad oggi in ottemperanza al D. Lgs. 163/2006, mentre, coerentemente alle indicazioni degli Organi di Controllo ed alle analisi svolte, si è privilegiato l'affidamento dei compiti di Responsabile dei Lavori al contraente generale, con la conseguente introduzione delle azioni di vigilanza a carico del Responsabile Alta Sorveglianza (RAS).

Nella revisione sono state disciplinate solo le azioni in ottemperanza al D.Lgs. 81/08 e s.m.i. Quelle in ottemperanza al D.Lgs. 163/06 e al D.P.R. 207/10 restano sostanzialmente disciplinate dalle altre procedure aziendali inerenti gli appalti.

Tutte le procedure del MOG, unitamente a quelle della Direzione Centrale Risorse, Organizzazione e Sistemi hanno ottenuto il 20 dicembre 2011 la Certificazione di Qualità ISO 9001:2008 da parte dell'ente certificatore Bureau Veritas Italia S. p. A. .

## **Auditing nei cantieri**

Nel corso del dell'anno 2011 l'Unità Centrale di Coordinamento della Sicurezza ha provveduto ad effettuare, in ottemperanza a quanto disposto nel verbale del Collegio Sindacale del 10 maggio 2011, n. 266, una ulteriore attività di auditing, oltre a quella già effettuata durante l'anno 2010, su tre cantieri della Direzione Regionale della Sicilia, nei quali, in conseguenza delle difficoltà operative dovute al mancato intervento in cantiere delle figure fondamentali per la sicurezza, non si erano potuti effettuare tutti i controlli programmati.

I risultati di questi ulteriori controlli, contenuti nel rapporto finale di audit, sono risultati in linea con le conclusioni riportate nel rapporto finale di audit del 15/12/2010 relativo alla totalità dei cantieri controllati in varie sedi in ambito nazionale.

## Aggiornamento parte speciale C del Mod. 231

Parallelamente alle predette iniziative, l'Unità Centrale di Coordinamento della Sicurezza ha proceduto alla stesura di una bozza di revisione della Parte Speciale C – riguardante i reati in materia di salute e sicurezza sul lavoro del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/01 che recepisce quanto previsto dal MOG. La predetta bozza è stata inviata, per condivisione, al Gruppo di Lavoro 231/01.

L'Organismo di Vigilanza, a sua volta, ha provveduto a trasmettere all'Amministratore Unico la versione definitiva della summenzionata Parte Speciale C del Modello 231 per sottoporlo alla sua approvazione in modo tale da completare l'iter procedurale necessario a dotare l'ANAS di un idoneo sistema di gestione esimente della responsabilità amministrativa della società.

## Aggiornamento del Documento di Valutazione dei rischi

L'aggiornamento del Documento di Valutazione dei Rischi (DVR) deve essere effettuato ai sensi dell'articolo 29, comma 3 e, come ha stabilito di recente la Cassazione Penale, è un *"obbligo precipuo a carico del datore di lavoro poiché il DVR deve essere sempre attuale e pertinente alle concrete condizioni di svolgimento dell'attività lavorativa sussistenti nell'azienda, anche al fine di garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di sicurezza, ai sensi dell'art. 15 lett. f) del D.Lgs. 81/08"* (Cass. Pen. Sez. III, n. 24820 del 21 giugno 2011).

Inoltre, il Modello di Organizzazione e di Gestione per la sicurezza e la salute dei lavoratori (MOG) adottato in ANAS, per garantire la sua funzione di esimente dalla responsabilità amministrativa dell'Ente e per precostituire la prova dell'avvenuta vigilanza sulla sicurezza sul lavoro da parte del datore di lavoro, deve essere *"efficacemente attuato"*.

L'Unità Centrale di Coordinamento di Sicurezza ha programmato una attività volta a verificare e garantire l'aggiornamento dei DVR e l'efficace attuazione del MOG presso tutti i Compartimenti ANAS. Nello specifico, l'attività di consulenza tecnica inerente il MOG, da erogare alle sedi periferiche, ha la finalità di supportare e preparare le figure coinvolte nel modello ai controlli che l'Unità Centrale di Coordinamento metterà in atto in ottemperanza all'art. 30, comma 4 del D. Lgs. 81/08.

I servizi tecnici da erogare per l'aggiornamento dei Documenti di Valutazione dei Rischi sono i seguenti:



- aggiornamento delle informazioni generali contenute nei documenti di valutazione dei rischi con riferimento ai nominativi e alle date, ai criteri adottati per la valutazione dei rischi, al programma delle misure ritenute opportune per garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di sicurezza (art.28, comma 2, lettera e);
- aggiornamento della valutazione riferita a tutte le attività aziendali con particolare riferimento ai rischi fisici, chimici, ai rischi di incendio e ai rischi da stress lavoro correlato (art.28, comma 2, lettera a);
- aggiornamento delle procedure e delle istruzioni di lavoro in sicurezza relativamente a nuove attività svolte, nuove sostanze utilizzate, a nuove attrezzature acquistate (art.28, comma 2, lettera a);
- aggiornamento delle procedure per l'attuazione delle misure da realizzare, nonché dei ruoli dell'Organizzazione Aziendale che vi debbono provvedere, a cui devono essere assegnati unicamente soggetti in possesso di adeguate competenze e poteri (art.28, comma 2, lettera d);
- aggiornamento dell'attuazione degli obblighi di formazione, informazione e addestramento ai sensi delle nuove disposizioni contenute nell'Accordo Stato-Regioni del 21 dicembre 2011;
- aggiornamento dei Piani di Emergenza e di Primo Soccorso (art.43 e art.45 del D.Lgs. 81/08).

## Formazione a seguito dell'accordo Stato – Regioni

Con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'11 gennaio 2012 diventano operativi i due Accordi per la formazione in materia di sicurezza sul lavoro che la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato le Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano ha approvato nella seduta del 21 dicembre 2011. Gli Accordi attuano l'art. 37 comma 2 del D.Lgs. 81/08 e disciplinano nei dettagli i requisiti della formazione dei lavoratori (inclusi preposti e dirigenti) e dei datori di lavoro che svolgono personalmente i compiti di prevenzione e protezione dai rischi. Anche in questo caso il legislatore ha deciso di porre attenzione sulle fasi più "critiche" (nuova assunzione, cambio mansione, novità nel processo produttivo) e sulla specificità di ogni settore, perché la formazione di ciascun soggetto sia coerente con i fattori di rischio a cui è realmente esposto.

Per questo motivo entrambi gli Accordi richiamano in Allegato una classificazione che suddivide le aziende, in base al macrosettore Ateco, in tre livelli di rischio (basso, medio, alto). Con l'aumentare del livello di rischio cresce anche l'impegno formativo richiesto, ma è comunque comune per tutti l'obbligo di aggiornare le proprie competenze nel tempo, di quinquennio in quinquennio. In molti casi sarà possibile far valere la formazione già svolta e gli Accordi prevedono un regime transitorio per l'applicazione, e in questo periodo le Aziende avranno il tempo di adeguare i loro piani formativi nel modo più efficace. Infine, è ammessa la frequenza dei corsi mediante formazione a distanza (e-learning).

Tutto ciò ha determinato la necessità per l'Unità centrale di Coordinamento della Sicurezza di rivedere, d'intesa con il Centro di Alta Formazione, i programmi di formazione di datori di lavoro, dirigenti, preposti e dipendenti, con una conseguente riprogrammazione della istruzione da erogare utilizzando anche le professionalità interne aventi le caratteristiche di formatori e, ove possibile, effettuando l'attività anche in modalità e-learning.

La tabella 4.23 espone informazioni circa gli infortuni che hanno interessato il personale nel corso del 2011.

	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Variazione ass.</b>	<b>Variazione %</b>
Numero degli infortuni	128	131	3	2%
Numero infortuni in itinere	48	39	-9	-19%
Durata in giorni delle assenze per infortuni	3.150	4.145	995	32%

Nella tabella 4.24 sono riepilogati i dati relativi al numero di giorni di assenza dal lavoro del personale ANAS riscontrati nel 2011, effettuando anche una scomposizione del totale in base alla causale di assenza. Dalla tabella si evince che nell'esercizio si sono avuti in tutto 123.285 giorni di assenza, in decremento di circa l'1% rispetto ai 124.963 giorni di assenza che erano stati osservati nel 2010.

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Tabella 4.24: Cause di assenza dal lavoro\*

Cause	Numero giorni	Percentuale di incidenza	Giorni lavorativi per addetto
Malattia	59.468	48,24%	252
Malattia al 50%	144	0,12%	252
Aspettativa Malattia (non retroattiva)	0	0,00%	252
Maternità (obbligatoria, facoltativa, allattamento)	8.930	7,24%	252
Permessi sindacali	4.433	3,60%	252
Permessi retribuiti (visite mediche ecc.)	31.552	25,59%	252
Aspettative sindacale	2.023	1,64%	252
Altre assenze retribuite (congedi matrimoniali,	5.213	4,23%	252
Altre assenze retribuite al 50%	2	0,00%	252
Infortunio sul lavoro	4.145	3,36%	252
Scioperi nazionali	560	0,45%	252
Congedo parentale (non retribuito)	328	0,27%	252
Astensione facoltativa Post Partum 80%	2.299	1,86%	252
Astensione facoltativa Post Partum 30%	1.699	1,38%	252
Altre assenze non retribuite	2.490	2,02%	252
<b>(a): Totale</b>	<b>123.285</b>	<b>100%</b>	
<b>(b): Numero dei dipendenti in forza al 31 dicembre 2011</b>	6.264		
<b>(c): Giorni lavorativi totali nel 2011*</b>	252		
<b>(d) (= a/b/c): Giorni di assenza pro-capite su giorni lavorabili</b>	0,08		
<b>(e) (= a/b/12): Media mensile giorni assenza pro-capite</b>	1,64		

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

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

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

GRI\G3.1>  
LA3

A decorrere dal 1° gennaio 2011 e fino al 31 dicembre 2013 è attiva la nuova copertura assicurativa finalizzata a garantire ai dipendenti ANAS e - in alcuni casi - ai rispettivi familiari un'assistenza sanitaria integrativa comprendente prestazioni mediche di varia natura. A tal proposito occorre segnalare come siano stati apportati tangibili miglioramenti rispetto alla previgente copertura, scaduta il 31 dicembre 2010. Sono state introdotte ex novo alcune prestazioni specialistiche collegate all'evento della maternità (c.d. "pacchetto maternità"), le cure odontoiatriche, il rimborso delle spese sostenute per alcuni esami di laboratorio, il rimborso delle spese sostenute per lenti ed occhiali. Sono state inoltre ampliate alcune prestazioni già previste in precedenza quali le visite di alta specializzazione ed omeopatiche,



i trattamenti fisioterapici necessari a seguito di infortunio o malattia, gli esami di check-up annuale e di prevenzione cardiovascolare ed oncologica (questi ultimi solo per il personale dipendente).

Il nuovo sistema di assistenza sanitaria integrativa consente ai dipendenti ANAS di usufruire delle prestazioni mediche in strutture sanitarie convenzionate senza alcun esborso di denaro nei limiti di un massimale annuo. Viene lasciata comunque inalterata la possibilità di rivolgersi a strutture non convenzionate o a quelle del Servizio Sanitario Nazionale, garantendo in questi casi il rimborso integrale o parziale delle spese sostenute nei limiti di un massimale annuo.

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

Nel 2011 l'ANAS e le OO. SS. firmatarie del CCNL hanno siglato un accordo che ha previsto l'applicazione dell'imposta sostitutiva del 10% 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 ANAS.

Detto accordo è stato siglato al fine di garantire una continuità aziendale delle agevolazioni concesse ai dipendenti, così da incentivare un aumento della produttività ed un generale ed ulteriore miglioramento della competitività aziendale, in conformità con quanto fatto per il biennio 2009-2010 sulla base della L. 24 dicembre 2007, n. 247.

La sottoscrizione dell'accordo si è resa necessaria per poter usufruire delle agevolazioni fiscali in questione, in ottemperanza a quanto previsto dalla L. 30 luglio 2010, n. 122 (che a sua volta ha recepito quanto disposto dalla L. 24 dicembre 2007, n. 247) e dalle successive circolari dell'Agenzia delle Entrate, n. 3 del 14 febbraio 2011 e n. 19 del 10 maggio 2011.

Si segnala che nel 2011 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 minorile.

### **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, essenzialmente attraverso un costante e costruttivo confronto con le OO. SS. di riferimento.



# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

A tal proposito si segnala che numerosi e sistematici momenti di confronto sono stati realizzati nel corso del 2011 al fine di perseguire gli obiettivi aziendali prefissati e di incrementare progressivamente l'efficacia, l'efficienza e la qualità nell'erogazione dei servizi offerti agli utenti finali, con il contestuale scopo di valorizzazione e sviluppo delle risorse umane impiegate all'interno dell'azienda.

L'attività di relazioni industriali svolta nell'anno 2011 ha dovuto tenere necessariamente conto delle modifiche normative introdotte dall'art. 36 del D.L. 98 / 2011, convertito in L. 15 luglio 2011, n. 111.

La citata norma ha disposto il riordino delle attività dell'ANAS e conseguentemente del sistema della viabilità mediante l'istituzione – presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - dell'Agenzia per le Infrastrutture stradali ed autostradali, cui verranno trasferite alcune competenze proprie dell'ANAS (tra le quali, in particolare, la vigilanza sulle concessionarie autostradali).

Collegata a tale trasferimento di attività, la disposizione ha previsto il passaggio di parte del personale ANAS e delle relative risorse strumentali nell'organico dell'Agenzia, rendendo con ciò necessario un intenso confronto con le OO. SS. finalizzato ad una puntuale valutazione delle ricadute conseguenti all'implementazione della citata norma sul personale coinvolto.

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 ha condotto al perfezionamento del processo di integrazione delle attività svolte dalla struttura organizzativa (Unità di Relazioni Industriali e Politiche del Lavoro) all'interno della Direzione Centrale Risorse Organizzazione e Sistemi. L'Unità, cui è affidata la responsabilità specifica di assicurare la definizione ed il monitoraggio delle politiche aziendali in materia di relazioni industriali, garantisce il necessario supporto specialistico alle strutture centrali e compartimentali ed alle società controllate, gestendo al contempo i rapporti sindacali con le OO. SS. nazionali e territoriali.

In particolare le relazioni tra ANAS e le OO. SS. si sono articolate 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.

Di particolare rilievo risulta la sottoscrizione a livello nazionale di uno specifico accordo con le OO. SS. di riferimento, in merito all'avvio - seppure in una fase sperimentale - del progetto di video-sorveglianza e localizzazione satellitare veicolare sulla rete aziendale di competenza dell'Ufficio per l'Autostrada SA-RC nonché del Compartimento della Viabilità per il Lazio (Grande Raccordo Anulare di Roma e Autostrada Roma-Fiumicino). In tale occasione è stato infatti siglato un accordo con le OO. SS. finalizzato ad assicurare il giusto grado di tutela dei dipendenti per il trattamento dei dati personali derivante dall'utilizzo dei sistemi in questione, con ciò garantendo il rispetto di quanto previsto dall'art. 4 della Legge n. 300/1970.

Dal punto di vista statistico si fa presente che la percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione per l'anno 2011 è stata del 100%, con riferimento a Dirigenti, Quadri, Impiegati sia uomini che donne. Si rileva inoltre che al 31.12.2011 la percentuale di dipendenti ANAS iscritti alle varie OO.SS. risulta essere del 75%. Il dato si attesta su un valore sostanzialmente identico a quello dell'anno precedente, dimostrando con ciò un importante grado di continuità nello svolgimento dell'attività di relazioni industriali.

## 4.7 La comunità di riferimento

Le contribuzioni a favore della comunità di riferimento effettuate da ANAS sono indirizzate principalmente alla sensibilizzazione a tematiche ritenute fondamentali per la sicurezza sulle strade.

Tramite tali attività 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.

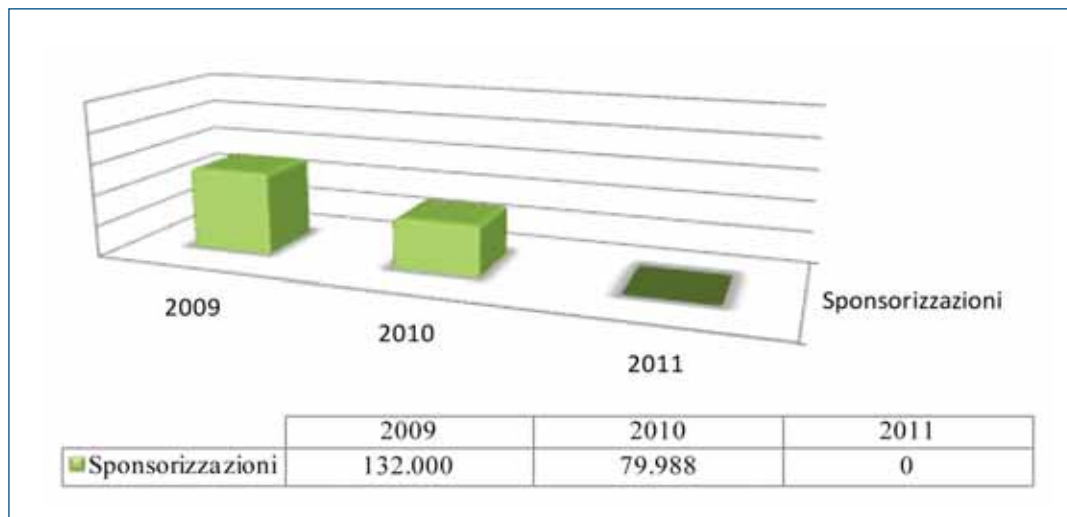
L'ammontare dei contributi a favore delle comunità elargiti da ANAS risentono della natura stessa della società. Si vengono infatti a scontrare due esigenze contrapposte; da un lato vi è infatti il bisogno e la volontà di ANAS di coinvolgere, mediante la partecipazione ad eventi ad hoc, gli utilizzatori finali su tematiche quali la sicurezza stradale e la guida responsabile; 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.

Il grafico 4.23 evidenzia le spese sostenute da ANAS nel 2009, 2010 e 2011 per erogazioni liberali e sponsorizzazioni:

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Grafico 4.23: Contributi a favore della comunità



Secondo il dettato della Legge Finanziaria 2009 che all'art. 61 commi 2, 3, 5, 6, nel 2011 non sono stati destinati contributi a favore delle comunità locali.

## 4.8 Il reporting sul X principio

Per il secondo anno consecutivo, ANAS aderisce ai principi del Global Compact, un forum globale promosso dall'ONU che vede la partecipazione delle principali aziende del mondo al fine di discutere e promuovere la cooperazione ed al progresso sui temi della responsabilità sociale delle imprese e della sostenibilità. I principi stilati dal Global Compact sono derivazioni della Dichiarazione Fondamentali dei Diritti dell'uomo, della Dichiarazione ILO in ambito diritti dei lavoratori, della Dichiarazione di Rio in tema di sostenibilità ambientale e la Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione.

Con particolare riferimento alle attività svolte per contrastare la corruzione, oggetto del decimo principio, ANAS si è resa parte attiva del gruppo di lavoro sull'anti-corruzione promosso dal Global Compact Italia, in linea con le strategie di legalità e trasparenza perseguite nel medio e lungo termine; raccogliendo i suggerimenti pubblicati dal Global Compact, ed alla luce delle attività condotte dall'ANAS negli ultimi anni sul tema dell'anti-corruzione, si rappresenta nella seguente tabella il grado di conseguimento dell'ANAS del reporting sul 10° principio sull'anticorruzione, emesso nel 2009 dal Global Compact delle Nazioni Unite..



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 ulteriori informative richieste dalle linee guida sul reporting del 10° principio emesse dallo UN Global Compact.

Il reporting sul X principio Impegno e policy		Livello di copertura	Paragrafo
B1	Dichiarazione pubblica sull'impegno nella lotta anti-corruzione in tutte le sue forme	SI	4.8 Il reporting sul X principio
B2	Rispetto di tutte le leggi rilevanti incluse quelle specifiche riguardanti il tema dell'anti-corruzione	SI	4.8 Il reporting sul X principio
<b>Implementazione</b>			
B3	Traduzione degli impegni in azioni	SI	1.4.11 L'Unità Legalità e Trasparenza
B4	Supporto della leadership aziendale alla lotta alla corruzione	SI	4.8 Il reporting sul X principio
B5	Comunicazione e formazione sui temi anti-corruzione 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-corruzione	SI	1.4.7. L'Unità Internal Auditing
<b>Monitoraggio</b>			
B7	Processo di monitoraggio e sviluppo	SI	1.4.10 L'Organismo di Vigilanza



S.S. 675 "Umbro-Laziale" - Viadotto "Boia"

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

## ALLEGATO 1. NOTA METODOLOGICA

### 1.1 Il perimetro spazio-temporale

GRI\G3.1>  
3.1, 3.2,  
3.3, 3.6, 3.7

Il Bilancio di Sostenibilità 2011 dell'ANAS S.p.A., (di seguito "Bilancio di Sostenibilità") rappresenta il quarto Bilancio redatto da ANAS.

Il periodo di rendicontazione va dal 1° gennaio al 31 dicembre 2011, 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 dell'ANAS S.p.A. al 31 dicembre 2011.

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 il perimetro di rendicontazione dei dati, sono specificate a commento dei singoli indicatori di performance nel capitolo 3 "ANAS e l'ambiente".

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

### 1.2 I principi di redazione

Il Bilancio di Sostenibilità è stato predisposto in conformità alle "Linee guida per il reporting di sostenibilità", versione G3.1, pubblicate nel 2011 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 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

GRI\G3.1>  
4.9, 4.10

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.

I processi a livello del più alto organo di governo per verificare i risultati ottenuti dal punto di vista economico ambientale e sociale, l'aderenza a standard interni, codici di condotta e principi sono rappresentati dal processo di approvazione del Bilancio di sostenibilità da parte dell'Amministratore Unico. Analogamente, la valutazione della performance del più alto organo di governo avviene ogni anno in occasione dell'approvazione dei risultati sociali, economici ed ambientali approvati nel Bilancio di sostenibilità.

#### 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 2011.

GRI\G3.1>  
3.5, 3.7

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

La Direzione Centrale Amministrazione e Finanza e le altre funzioni aziendali ed unità coinvolte nel processo di redazione del Bilancio di sostenibilità hanno monitorato e validato i flussi informativi ed i dati pubblicati nel rapporto, frutto di aggregazioni di dati provenienti da scritture contabili, schede di raccolta, sistemi gestionali automatizzati e non. 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

Il Bilancio di Sostenibilità 2011 è sottoposto alla revisione limitata da parte di una società indipendente, revisore anche del Bilancio Consolidato di gruppo e del Bilancio di Esercizio della società.

GRI\G3.1>  
3.4  
3.13

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.

Informazioni aggiuntive ed approfondimenti sulle tematiche esposte nel presente Bilancio possono essere richieste all'indirizzo di posta elettronica: [bilanciostostenibilita@stradeanas.it](mailto:bilanciostostenibilita@stradeanas.it).

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

## ALLEGATO 2 - TABELLA DEL G.R.I.- GLOBAL REPORTING INITIATIVE

GRI\G3.1>  
3.12

### Tabella dei Contenuti del GRIG3.1

#### Profilo

#### 1. Strategia e Analisi

Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
1.1	Dichiarazione della più alta autorità del processo decisionale in merito all'importanza della sostenibilità per l'organizzazione e la sua strategia	SI	7
1.2	Descrizione dei principali impatti, rischi e opportunità	SI	7, 62

#### 2. Profilo dell'Organizzazione

Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
2.1	Nome dell'organizzazione	SI	10
2.2	Principali marchi, prodotti e/o servizi	SI	10, 18
2.3	Struttura operativa dell'organizzazione, considerando anche principali divisioni, aziende operative, controllate e joint venture	SI	10, 29,32
2.4	Sede legale della società	SI	10
2.5	Paesi in cui opera l'organizzazione	SI	10
2.6	Natura della proprietà e forma legale	SI	10
2.7	Mercati serviti (breakdown geografico, per settori, per tipologie di clienti), Vendite e Raccolta.	SI	10, 172
2.8	Dimensioni dell'organizzazione	SI	10
2.9	Cambiamenti significativi nelle dimensioni, nella struttura onell'assetto proprietario avvenuti nel periodo di rendicontazione	SI	38
2.10	Riconoscimenti/premi ricevuti nel periodo di rendicontazione	SI	236

#### 3. Parametri del Bilancio

Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
3.1	Periodo di rendicontazione delle informazioni fornite	SI	274
3.2	Data di pubblicazione del precedente bilancio di sostenibilità	SI	274
3.3	Periodicità di rendicontazione	SI	274
3.4	Personale di contatto per il bilancio, incluso indirizzo e-mail e indirizzo web	SI	275
3.5	Processo per la definizione dei contenuti del bilancio	SI	275
3.6	Perimetro del bilancio	SI	274
3.7	Dichiarazione di qualsiasi limitazione specifica dell'obiettivo o del perimetro del bilancio	SI	274, 275
3.8	Basi per la redazione del bilancio su joint venture, sussidiarie possedute parzialmente, outsourcing e altre situazioni che possono influenzare significativamente la comparabilità tra periodi 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	140, 143
3.10	Spiegazione della natura e degli effetti di ciascuna nuova formulazione di informazioni fornite nel bilancio precedente e ragioni di tali modifiche	Non applicabile	
3.11	Cambiamenti significativi di obiettivo, perimetro, metodi di misura rispetto al precedente periodo di rendicontazione	NO	
3.12	Tavola dei contenuti del GRI	SI	276
3.13	Politiche e pratiche relative alla certificazione dei contenuti da parte di ente indipendente	SI	275



4. Governo, Impegni e Coinvolgimento			
Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
4.1	Struttura di governo dell'organizzazione, inclusi i comitati che rispondono direttamente al più alto organo di governo, responsabili di specifici compiti come la definizione della strategia, o il controllo organizzativo	SI	35
4.2	Indicare se il Presidente del più alto organo di governo ricopre anche un ruolo esecutivo (in tal caso, indicare le funzioni all'interno del management e le ragioni di questo assetto)	SI	38
4.3	Organizzazioni che hanno una struttura di governo unitaria: numero e genere 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	37
4.5	Legame tra compensi degli Amministratori, Senior manager ed Executives (inclusi accordi di buonuscita) e performance della società	SI	257
4.6	Attività in essere presso il più alto organo di governo per garantire che non vi siano conflitti di interesse	SI	37
4.7	Processo per determinare la composizione, le qualifiche e le competenze dei componenti del più alto organo di governo e dei suoi comitati, includendo qualsiasi considerazione sul genere ed altri indicatori di diversità	SI	37,38
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	34, 44
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	37, 274
4.10	Processi per la valutazione delle performance del più alto organo di governo	SI	37, 274
4.11	Spiegazione dell'eventuale modalità di applicazione del principio o approccio prudenziale	SI	66
4.12	Principi e iniziative sviluppate esternamente alle quali l'organizzazione aderisce per quanto riguarda le dimensioni economico, sociale e ambientale	SI	159
4.13	Partecipazione ad associazioni di categoria nazionali e/o internazionali	SI	159
4.14	Elenco degli stakeholder con cui l'organizzazione intrattiene attività di coinvolgimento	SI	166
4.15	Basi per l'identificazione e la selezione degli stakeholder	SI	166
4.16	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	SI	166
4.17	Questioni chiave emerse dallo stakeholder engagement e come l'organizzazione ha risposto alle questioni poste	SI	166

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Tabella dei Contenuti del GRI G3.1

Approccio del Management ai temi della sostenibilità (DMA)			
DMCA EC	Approccio del management alle performance economiche		
	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
Aspetti	Performance economiche	SI	52, 54
	Presenza sul mercato	SI	14
	Impatti economici indiretti	SI	60
DMCA EN	Approccio del management alle performance ambientali		
	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
Aspetti	Materiali	SI	139
	Energia	SI	143
	Acqua	SI	151
	Biodiversità	SI	66
	Emissioni, sversamenti e rifiuti	SI	153
	Prodotti e servizi	SI	66, 104
	Compliance	SI	62
	Trasporti	SI	136
	Complessivo	SI	62
DMCA LA	Approccio del management agli aspetti del lavoro		
	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
Aspetti	Lavoro	SI	239
	Relazioni industriali	SI	269
	Salute e sicurezza	SI	262
	Formazione	SI	245
	Diversità e pari opportunità	SI	257, 268
	Equa remunerazione tra i sessi	SI	257
DMCA HR	Approccio del management ai diritti umani		
	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
Aspetti	Pratiche di investimento e approvvigionamento	SI	172
	Non discriminazione	SI	268
	Libertà di associazione	SI	269
	Lavoro minorile	SI	268
	Lavoro forzato	SI	268
	Pratiche di sicurezza	SI	262
	Diritti delle popolazioni locali	NO	
	Assessment	NO	
	Remediation	NO	

segue

DMCA S0			
Approccio del management Società: corruzione, compliance, governance			
	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
Aspetti	Collettività	SI	86
	Corruzione	SI	43
	Politica pubblica	SI	48
	Comportamento anticompetitivo	NO	
	Compliance	SI	43
DMCA PR			
Approccio del management alla responsabilità di prodotto			
	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
Aspetti	Salute e sicurezza dei consumatori	Non rilevante	
	Etichettatura dei prodotti e servizi	Sì, parzialmente	180
	Marketing communication	SI	172, 180
	Privacy dei consumatori	SI	215
	Compliance	Non rilevante	

Tabella dei Contenuti del GRI G3.1			
Indicatori di Efficienza			
Economici			
Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
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	55, 57
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	261
EC4	Sussidi e agevolazioni ricevute	SI	170
EC5	Rapporto tra il livello salariale standard dei neo-assunti e i minimi salariali locali nelle sedi significative, per genere	SI	259
EC6	Descrizione delle politiche per la scelta di fornitori locali e fattori che influenzano la scelta dei fornitori (ricaduta sul territorio)	SI	223
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	243
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	60
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	

segue

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

Economici			
Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
EN1	Materie prime utilizzate per peso o volume	SI	140
EN2	Percentuale dei materiali utilizzati che deriva da materiale riciclato	NO	
EN3	Energia: Consumo diretto di energia suddiviso per fonte energetica primaria	SI	143
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	143
EN5	Energia: Risparmio energetico dovuto alla conservazione e ai miglioramenti in termini di efficienza	SI	147
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	146
EN7	Energia: Iniziative volte alla riduzione del consumo dell'energia indiretta e riduzioni ottenute	NO	
EN8	Acqua: prelievo totale di acqua per fonte	SI	151
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	66
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	
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	153
EN17	Altre emissioni indirette di gas a effetto serra significative per peso	SI	153
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	NO	
EN21	Acqua totale scaricata per qualità e destinazione	NO	
EN22	Peso totale dei rifiuti per tipologia e per metodi di smaltimento	SI, parzialmente	154
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	152
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	136
EN30	Spese e investimenti per la protezione dell'ambiente, suddivise per tipologia	NO	



Tabella dei Contenuti del GRI\G3.1

Sociali: LavoroSociali			
Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
LA1	Addetti per contratto, tipo di assunzione e regione, suddivisi per genere	SI	240
LA2	Numero totale di nuovi assunti e turnover per età, genere e regione	SI	244
LA3	<i>Benefit</i> previsti per i dipendenti a tempo pieno suddivisi per i principali siti produttivi	SI	257, 268
LA4	Percentuale di lavoratori coperti da contratto collettivo	SI	239
LA5	Periodo minimo di preavviso su importanti aspetti contrattuali, modifiche operative, cioè cambiamenti organizzativi	SI	243
LA6	Percentuale di lavoratori in commissioni miste sicurezza e salute	SI	262
LA7	Tasso di infortuni sul lavoro, di malattia, di giornate di lavoro perse, assenteismo e numero totale di decessi, suddivisi per area geografica e per genere	SI	267
LA8	Formazione sui rischi di salute	SI	262
LA9	Argomenti di salute e sicurezza trattati nella contrattazione collettiva, accordi formali con i sindacati relativi alla salute e alla sicurezza	SI	262
LA10	Ore medie di formazione annue per dipendente, suddivise per genere e per categoria di lavoratori	SI	257
LA11	Programmi di qualificazione e apprendimento continuo	SI	245
LA12	Percentuale di dipendenti che ricevono regolarmente valutazioni delle performance e dello sviluppo della propria carriera, suddivisa per genere	NO	
LA13	Composizione degli organi di governo dell'impresa e ripartizione dei dipendenti per categoria in base a genere, età, appartenenza a categorie protette e altri indicatori di diversità	SI	36, 240, 242
LA14	Rapporto tra stipendio base e remunerazione complessiva femminile rispetto a quella maschile, per categoria di lavoratori e per le principali sedi operative	SI	257
LA15	Tasso di rientro a lavoro e di impiego dopo il congedo parentale, per genere	NO	
Sociali: Diritti Umani			
Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
HR1	Percentuale e numero totale di accordi significativi di investimento e di contratti che includono clausole sui diritti umani o che sono sottoposti a una valutazione (screening) sul rispetto dei diritti umani	SI	216
HR2	Percentuale dei principali fornitori, appaltatori ed altri partner commerciali che sono sottoposti a verifiche in materia di diritti umani e relative azioni intraprese	SI	223
HR3	Ore totali di formazione dei dipendenti su politiche e procedure riguardanti tutti gli aspetti dei diritti umani rilevanti per l'attività dell'organizzazione e percentuale dei lavoratori formati	SI	257
HR4	Incidenti significativi in tema di discriminazione di razza, sesso, colore, religione, opinioni politiche ecc. e azioni correttive intraprese	SI	269
HR5	Identificazione delle attività dell'azienda e dei fornitori significativi in cui la libertà di associazione e contrattazione collettiva può essere violata o esposta a rischi significativi, e azioni intraprese in difesa di tali diritti	SI	269
HR6	Identificazione delle operazioni e dei fornitori significativi identificati come a elevato rischio di ricorso al lavoro minorile, e misure adottate per contribuire all'effettiva abolizione del lavoro minorile	SI	269
HR7	Operazioni e fornitori significativi che possono aumentare il rischio di incidenti di lavoro forzato ed obbligato, e misure intraprese per contribuire all'eliminazione di qualsiasi forma di lavoro forzato ed obbligato	SI	269
HR8	Percentuale di personale di sicurezza formato sui diritti umani	SI	257
HR9	Percentuale di violazioni dei diritti delle popolazioni locali	NO	
HR10	Percentuale e numero totale di operazioni soggette a verifiche e valutazioni sui diritti umani	NO	
HR11	Numero di segnalazioni relative ai diritti umani registrate, esaminate e risolte attraverso meccanismi di segnalazione formali	NO	

# BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2011

**Tabella dei Contenuti del GRING3.1**

**Sociali: Comunità di Riferimento**

Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
S01	Percentuale delle operazioni in cui sono stati attuati coinvolgimenti della comunità locale, valutazioni di impatto e programmi di sviluppo	SI	86
S02	Percentuale e numero di business unit in cui è stata condotta una analisi sui rischi derivanti dalla corruzione	SI	45
S03	Percentuale di dipendenti formati alle pratiche di corruzione	SI	248
S04	Politiche intraprese in caso di corruzione	SI	45
S05	Contributi politici: partecipazione nello sviluppo di politiche pubbliche e attività di lobbying (indicare le questioni principali e le posizioni sostenute)	Non rilevante	
S06	Contributi politici: Contributi monetari e non a partiti politici suddivisi per paese	NO	
S07	Comportamento anti-competitivo: n. azioni legali relative a cause di violazione delle normative anti-trust e di monopolio	NO	
S08	Valore monetario delle sanzioni per non compliance con norme e regolamenti	NO	
S09	Operazioni con significativi impatti negativi, potenziali o effettivi, sulle comunità locali	SI	86
S010	Misure di prevenzione e mitigazione attuate per far fronte agli impatti negativi (potenziali o effettivi) sulle comunità locali creati dalle attività della società	SI	98

**Sociali: Diritti Umani**


Indicatore	Descrizione	Copertura	Riferimento Pagina
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	180
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	180
PR6	Pubblicità, Marketing Communication: procedure e programmi per l'aderenza a normative, codici volontari di comportamento (incluso sponsorizzazioni)	SI	173
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	215
PR9	Valore monetario e multe significative per non aderenza a norme e regolamenti sulla fornitura e uso dei prodotti e servizi	NO	





*Autostrada Salerno-Reggio Calabria - Viadotto "Costa Incoronata"*

## ALLEGATO 3 - RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



Recenta Ernst & Young S.p.A.  
Via Po, 32  
00198 Roma  
Tel. (+39) 06 324751  
Fax (+39) 06 32473504  
www.ey.com

**Relazione della società di revisione sulla revisione limitata del Bilancio di Sostenibilità al 31 dicembre 2011 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 2011. La responsabilità della redazione del bilancio di sostenibilità al 31 dicembre 2011 in conformità alle linee guida "Sustainability Reporting Guidelines" versione 3.1 definite nel 2011 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 2011 sul quale abbiamo emesso la nostra relazione di revisione in data 14 maggio 2012;
- analisi delle modalità di funzionamento dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione dei dati quantitativi inclusi nel bilancio di sostenibilità. In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:
  - interviste e discussioni con la direzione generale della Società ed il personale degli uffici territoriali di Aosta, Catanzaro al fine di raccogliere informazioni circa il sistema informativo, contabile e di reporting utilizzato per la predisposizione del

Recenta Ernst & Young S.p.A.  
SpA a capitali di rischio - Sede Legale: 00198 Roma - Via Po, 32  
Capitale Sociale € 1.200.000.000,00  
iscritta al R.G. del Registro delle Imprese di Roma n. 02214541001  
Codice Fiscale e numero di iscrizione IVA: 0243450291  
P.I. 0243450291  
Sede e Direzione Regionale: Via Veneto, 109/101 - 00187 Roma - Italia  
Sede: 53 - Via Torre Ferrea del 21027496  
Sede uffici: spazio delle attività italiane  
Contatti: [ey@ey.com](mailto:ey@ey.com) - 3 numeri: 80020 del 24/24/24  
[www.ey.com](http://www.ey.com)





- bilancio di sostenibilità, nonché i processi e le procedure di controllo interno che supportano la trasmissione dei dati e delle informazioni alla funzione responsabile della predisposizione del bilancio di sostenibilità;
- ispezioni fisiche del cantiere di Etroubles - strada statale 27 e dei cantieri macrolotti 4b e 3.3 dell'autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria;
  - analisi campionaria della documentazione di supporto alla predisposizione del bilancio di sostenibilità, al fine di ottenere evidenza dei processi applicati, della loro adeguatezza nonché 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, 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 6 dicembre 2011.

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 2011 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle linee guida "Sustainability Reporting Guidelines" versione 3.1 definite nel 2011 dal G.R.I. - Global Reporting Initiative indicate nel paragrafo "Nota Metodologica".

Roma, 4 luglio 2012

Reconta Ernst & Young S.p.A.

Mauro Ottaviani  
(Socio)







## ALLEGATO 4 - DICHIARAZIONE DEL LIVELLO DI APPLICAZIONE G.R.I.



## 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 2011" 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-G3.1 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-G3.1.

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, 24 luglio 2012

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](http://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 19 luglio 2012. GRI esclude esplicitamente che la presente dichiarazione sia applicata a cambiamenti successivi.

**ANAS S.p.A.**

Società con socio unico

**Direzione Generale**

Via Monzambano, 10  
00185 Roma

Tel. e Fax 841.148

**[www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it)**

**[uff.stampa@stradeanas.it](mailto:uff.stampa@stradeanas.it)**







**ANAS S.p.A.**

Società con socio unico

**Direzione Generale**

Via Monzambano, 10  
00185 Roma

Tel. e Fax 841.148

**[www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it)**  
**[uff.stampa@stradeanas.it](mailto:uff.stampa@stradeanas.it)**

