

4. all'avvio delle procedure preliminari di certificazione da parte della Società di Revisione, con particolare riferimento ai test sulle procedure, sul funzionamento del software e sulle registrazioni di contabilità analitica;
5. all'inserimento nell'organico dell'ANAS di un *Controller* per ogni Compartimento, sì da consentire il potenziamento delle attività di monitoraggio del budget e di controllo delle imputazioni di contabilità analitica in tutto il territorio, e la creazione di una mentalità di analisi e controllo dei fenomeni aziendali.

Tale attività è proseguita nel 2006, nel corso del quale si è, in particolare, proceduto all'impostazione dei modelli di pianificazione e controllo nell'ambito del nuovo sistema informatico SAP ed è stata avviata una serie di incontri formativi con i *Controller* di compartimento nell'ambito di una nuova organizzazione del controllo di gestione della Società, sulla quale la Corte si riserva di riferire in sede di referto sulla gestione 2007.

Inoltre sono state prodotte dalla struttura varie relazioni mensili su base finanziaria ed economico-patrimoniale.

3.12.2. Internal Audit

Nel corso del 2006 è stata avviata la riorganizzazione della struttura, passata da un'attività iniziale di tipo prevalentemente ispettivo ad un'attività strumentale al *top management* per la verifica del buon funzionamento dei processi interni.

Sempre nel corso del 2006 è inoltre proseguita l'attività di collaborazione con l'Alto Commissario per la prevenzione e il contrasto della corruzione nella p.a. – presso il quale ha operato attraverso un proprio speciale nucleo – e con il Servizio per l'Alta Sorveglianza sulle grandi opere del Ministero delle Infrastrutture, collaborazione quest'ultima esplicatasi nella verifica del rispetto delle procedure relative agli affidamenti al general contractor e di quelle relative ai protocolli di legalità.

Inoltre, su espressa richiesta dell'Organismo di Vigilanza, sono state avviate verifiche relative alle procedure di affidamento degli incarichi di consulenza nella Direzione Generale nei Compartimenti, nonché di progettazione "sotto soglia" e di nomina delle commissioni di gara, delle anomalie ex art. 31 bis del Codice degli appalti.

Da ultimo merita segnalare che l'*Internal Auditing* di ANAS Spa è in linea con gli *standard* dell'Associazione Italiana Internal Auditors.

Nel suo nuovo assetto la struttura, affidata alla direzione di un esperto del settore, è posta alle dirette dipendenze del Presidente/Direttore generale, è composta da n. 12 professional e a n. 2 unità con funzioni segretariali ed è

strutturata su tre Servizi con competenze speculari a quelle delle tre Condirezioni generali e su un'area informatica.

Merita di essere evidenziato che l'attività del 2007 si è svolta per la prima volta sulla base di un *Piano di audit* approvato dal Presidente²².

Anche al di fuori di tale Piano, numerose sono state le indagini *spot* svolte in seguito ad esposti o richieste, mentre un'attività di *service* è stata svolta per la Quadrilatero Spa, oltre a pareri resi su procedure in fase di emanazione.

Rilevante è stato anche il supporto fornito all'Organismo di vigilanza, facilitato dal fatto che uno dei dirigenti che lo compongono è anche il dirigente titolare dell'*Internal audit*.

Come anticipato nella precedente relazione, gli *audit* inclusi nel Piano 2007, in numero di 21, sono riconducibili alle quattro angolazioni *compliance*, *financial*, *operational* e *strategic* con separato riguardo alle aree a) tecnica, b) legale e patrimonio e c) amministrazione, finanza e commerciale.

Rispetto a tale Piano, la situazione al 31 ottobre 2007 si presentava come segue:

- n. 31 *audit* conclusi, di cui n. 10 previsti nel Piano 2007 (4 di questi riguardanti l'OdV) e n. 21 non previsti;
- n. 14 *audit* aperti e non ancora conclusi, di cui n. 9 (uno di questi riguardante l'OdV) previsti nel Piano 2007 e n. 5 non previsti;
- n. 2 *audit*, previsti nel Piano 2007, da avviare.

A mero titolo esemplificativo, tra gli *audit* conclusi si segnalano:

- quello, espletato per l'OdV, relativo al processo di affidamento di servizi di ingegneria sotto soglia comunitaria;
- quello, espletato per l'OdV, relativo al processo di nomina dei membri delle commissioni di gara, inclusi gli affidamenti a contraente generale;
- quello, espletato per l'OdV, relativo al processo di nomina dei membri delle commissioni ex art. 31 bis della legge 109/1994 c.d. Merloni;
- quello relativo ai lavori di manutenzione per barriere stradali e segnaletica verticale non luminosa;
- quello relativo ai maggiori costi derivanti alla Società dall'attivazione dell'arbitrato;
- quello relativo alle procedure, ai costi ed alla natura delle consulenze

²² Pur in mancanza di una preventiva attività di *risk assessment*, gli *audit* pianificati sono stati individuati sulla base di fattori quali le esperienze maturate con gli *audit* svolti negli anni passati e gli *input* provenienti dal *management* aziendale, dall'OdV, dal Collegio Sindacale e dall'Alto Commissariato per la prevenzione ed il contrasto della corruzione e delle altre forme di illecito nella p.a.

commissionate da Quadrilatero Spa.

3.12.3. Attuazione del decreto leg.vo 231/2001. L'Organismo di vigilanza

Sull'attività svolta dall'Organismo di vigilanza (OdV), in attuazione del dlgs 231/2001, nel corso del 2006 sono già state fornite alcune anticipazioni nella precedente relazione (§ 3.7.3.).

Ad integrazione di quanto in quella sede riportato si forniscono di seguito più dettagliate notizie, ma va anzitutto fatto cenno ad alcune significative modifiche di natura organizzativa intervenute nel 2006 in forza di un provvedimento del Presidente della Società dell'11 novembre 2005, quali:

- l'eliminazione dei consulenti esterni, i quali avevano affiancato il responsabile dell'organismo – individuato in un soggetto esterno alla Società – al momento della sua costituzione;
- l'abbandono del modello monocratico della struttura e l'adozione in sua vece di un assetto collegiale, imperniato su un presidente – individuato nello stesso soggetto esterno già posto alla guida della precedente struttura –, su due dirigenti interni ed uno dei consulenti esterni che avevano fino ad allora affiancato il responsabile unico dell'Organismo, al fine di consentire, in via transitoria, la necessaria continuità con la pregressa attività.

Quanto all'attività svolta, essa può essere sintetizzata come segue.

a) attività di formazione e sensibilizzazione dei "Referenti 231"

In data 22 febbraio 2006 è stato organizzato un incontro (*II workshop*) imperniato sul tema "Il modello di organizzazione, gestione e controllo a norma del D.Lgs. 231/2001", al quale hanno partecipato un buon numero di Direttori centrali, di Capi Compartimento e di dirigenti di I livello.

Per quanto riguarda invece l'attività di formazione interattiva, facendo seguito alla nomina dei Referenti 231, i Capi Compartimenti sono stati invitati dall'Organismo di Vigilanza ad un incontro dedicato che si è svolto il 14 giugno 2006 e che ha avuto lo scopo di richiamare i principi normativi del D.Lgs. 231/2001 e le attività svolte dall'ANAS nell'implementazione del Modello 231, ma soprattutto ha chiarito il ruolo ed i compiti dei Referenti 231.

b) aggiornamento del modello organizzativo

Facendo seguito alla programmazione delle attività di aggiornamento, sono state prese in esame le seguenti articolazioni organizzative:

- procedure Lavori Direzione Centrale Grandi Infrastrutture per il Mezzogiorno: sono state analizzate le procedure in funzione del disposto normativo con ipotesi di

modifiche comunicate alla Direzione Centrale Lavori affinché quanto previsto potesse essere recepito anche all'interno del sistema qualità della Direzione e, più in generale, del futuro sistema di qualità dell'intera Condirezione Generale Tecnica;

- procedure relative alle gare e contratti della Direzione Generale e degli Uffici Periferici: l'adeguamento e l'aggiornamento delle stesse è avvenuto nel rispetto degli adempimenti previsti dal D. lgs. 231/01, alla luce della macrostruttura approvata con delibera del CdA del 21 settembre 2006, nonché delle novità introdotte dal nuovo Codice degli appalti approvato con dlgs 163/2006.

Le procedure oggetto di analisi e di adeguamento hanno riguardato le principali modalità di affidamento seguite dalla Direzione Generale ed in particolare, con riferimento alla licitazione privata, quelle relative al *general contractor*, all'offerta economicamente vantaggiosa ed al massimo ribasso nelle gare di appalto di servizi e lavori, oltre che le modalità seguite nelle concessioni.

In data 21 dicembre 2006 il testo delle procedure rimodulate è stata trasmesso dall'OdV al Presidente, ai Condirettori Generali, al Direttore Centrale Risorse Umane e Affari Generali e al Direttore Centrale Legale e Contenzioso.

c) integrazione operativa con l'Internal Auditing

Nel corso del 2006 è stata avviata l'interazione operativa con l'area Auditing, funzione indispensabile all'assetto del sistema 231 e che in precedenza era stata parzialmente surrogata da altre strutture aziendali.

Per quanto poi si riferisce all'attività svolta nel 2007, si evidenzia l'approvazione da parte del Cda, nella seduta del 29 marzo 2007, del *nuovo Codice Etico*, il quale presenta una struttura e contenuti più articolati rispetto al testo precedente, risalente all'aprile 2003.

In particolare, il nuovo testo consta di 34 articoli (rispetto ai 12 precedenti) distribuiti in quattro titoli, il primo dei quali è descrittivo delle funzioni affidate alla Società dal dlgs 138/2002, dei destinatari del Codice e dei doveri che a questi ineriscono, il secondo enuncia i principi etici cui deve informarsi l'attività societaria, il terzo contiene le linee guida e gli *standard* di comportamento cui devono attenersi gli *stakeholders* per evitare il rischio di comportamenti censurabili sotto il profilo etico ed il quarto le norme di comportamento e la disciplina dell'OdV.

3.13. L'informatizzazione dei processi gestionali: il nuovo sistema integrato AnasSap

Come già riferito nella precedente relazione, all'inizio del 2007 ha iniziato ad

operare la prima fase del programma di introduzione e avvio del nuovo sistema informativo integrato AnasSap, il quale utilizza il sistema ERP (*enterprise resourcing planning*) nella versione proposta da Sap AG quale strumento di integrazione dei processi e delle risorse aziendali.

In particolare, la fase 1 ha riguardato i macroprocessi di *staff* (ossia di supporto), relativi cioè all'amministrazione e finanza, al controllo di gestione, all'acquisto di beni e servizi (esclusi i lavori), alla gestione del patrimonio e all'amministrazione e gestione del personale, mentre la fase 2 riguarderà i processi di *core business*: manutenzione, progettazione, gestione dei lavori ed esercizio.

Sempre con riguardo alla fase 1, il sistema è divenuto operativo, all'inizio del 2007, per tutti i singoli sottoprocessi degli anzidetti cinque macroprocessi, e cioè:

Macroprocessi	Sottoprocessi
Amministrazione e finanza	Contabilità generale, contabilità fornitori, contabilità clienti, tesoreria, contabilità cespiti.
Controllo di gestione	Strutturazione, pianificazione e <i>budget</i> , consuntivazione, chiusure, <i>reporting</i> .
Acquisto di beni e servizi	Anagrafiche, acquisti centralizzati, acquisti compartimentali, acquisti cespiti, gestione magazzini, <i>extra lavori</i> .
Gestione del patrimonio	Gestione anagrafica, gestione ricavi da licenze, concessioni e pubblicità, gestione ricavi da strutture direzionali, gestione ricavi da fitti attivi, vendite internazionali, fatture Centro di Cesano, licenze e concessioni
Amministr. e gestione del personale	Gestione anagrafica, rilevazione presenze e assenze, gestione della retribuzione.

Per la corretta gestione del programma AnasSap è stata costituita una struttura organizzativa temporanea a quattro livelli, articolata in un Comitato Guida, cui partecipano il Presidente e tutti i Condirettori generali, un *program manager*, responsabile del conseguimento degli obiettivi del Programma, il Gruppo di lavoro ed i vari *team* operativi.

L'obiettivo posto dalla Società è quello di consentire da un lato la visibilità e l'intercomunicabilità dei processi aziendali e, dall'altro, di ridurre la distanza tra sedi territoriali e sede centrale mediante nuovi e più efficaci strumenti di monitoraggio della complessiva attività gestionale.

Tra i principali positivi cambiamenti operati dall'introduzione del nuovo sistema la Società ha segnalato la gestione centralizzata dei pagamenti, lo snellimento dell'attività dei compartimenti, il miglioramento della gestione delle

commesse, la integrazione con il sistema informatico lavori (SIL), in particolare per la registrazione dei SAL, un unico sistema di rilevazione delle presenze e assenze del personale, nonché il miglioramento del processo di fatturazione attiva.

Il *budget* assegnato dal Cda al nuovo sistema integrato SAP è di 12 milioni di euro per la fase 1 - dei quali per l'anno 2006 8,2 milioni e per il 2007 3,8 milioni - e 4,2 mln/euro per la fase 2, la quale si concentrerà soprattutto sugli aspetti contabili ed economici dei processi *core* di ANAS, privilegiando la realizzazione di un sistema fortemente integrato, che supporti la gestione dell'intero ciclo delle commesse relative ai lavori, attingendo alla *best practice* delle aziende nazionali ed estere che costruiscono e gestiscono importanti infrastrutture di trasporto.

3.14. Attività dell'Unità di missione

Per l'approfondimento delle criticità rilevate dall'Alto Commissario per il contrasto della corruzione nella p.a., a conclusione della sua indagine in seno ad ANAS, con la relazione del dicembre 2006 riferita al biennio 2003-2004 e dalla Corte dei conti nella relazione sulla gestione finanziaria 2005 è stata costituita dalla Società, con disposizione del Presidente del 16 gennaio 2007, un'apposita Unità di missione, alle dirette dipendenze e con il coordinamento del Presidente, presieduta dal Condirettore generale per la macroarea legale e patrimoniale in assenza del Presidente e composta dal Direttore Centrale Esercizio e Coordinamento Territorio, dai responsabili dell'Auditing interno, da un accademico esperto di diritto del lavoro, da un avvocato penalista e dal Direttore del Servizio di alta sorveglianza sulle grandi opere.

Si segnala inoltre come le misure auspiccate dalla predetta Unità siano state realizzate dalla Società (al momento resta solo da formalizzare la nomina del Responsabile dell'Unità Legalità, Trasparenza e Prevenzione).

L'Unità anzidetta si è riunita con cadenza settimanale ed ha incontrato di volta i volta i responsabili delle diverse funzioni societarie.

La Relazione finale del maggio 2007, sulla quale la Corte si riserva di riferire più dettagliatamente nella prossima relazione, ha evidenziato nella prima parte le principali criticità rilevate dalla Corte e dall'Alto Commissario con riguardo alle singole aree di attività societaria (Internal Auditing, Organismo di vigilanza, sistemi informativi, riserve e perizie di variante, commissioni aggiudicatrici, controlli antimafia, consulenze esterne, criteri di nomina e incompatibilità di dirigenti e funzionari, aspetti contabili) raccomandando nella seconda parte della Relazione, per ciascuna delle anzidette aree di attività, specifiche misure, che in parte sono già state adottate dalla Società.

4. Attività gestionale

4.1. Rete stradale ed autostradale nazionale

All'esposizione dell'attività posta in essere dalla Società nel corso del 2006 giova premettere che al 31 dicembre 2006 la stessa aveva in gestione diretta km 20.402,51 di strade classificate – ivi compresi km 3.851 di strade di competenza regionale non ancora trasferiti alle Regioni ai sensi del d.lgs. 29 ottobre 1999 n. 461 –, km 890,30 di autostrade e km 418,74 di raccordi autostradali.

La parte restante del patrimonio viario già dello Stato è stata trasferita alle Regioni, come precisato più indietro (§ 1.2) in forza del menzionato d.lgs. 461/1999, mentre le autostrade, le tangenziali ed i trafori gestiti dalle concessionarie ammontavano, sempre al 31 dicembre 2006, a km 5.710,7.

Nel suo complesso, dunque, alla fine del 2006 la rete autostradale nazionale – compresi raccordi e trafori – si estendeva per km 7.019,74²³.

4.2. Attività di progettazione

4.2.1. Il quadro generale

Il ciclo completo delle attività di progettazione e controllo delle nuove opere di importo superiore ai 15 mln/euro è gestito dalla Direzione centrale progettazione, mentre gli importi inferiori a tale soglia sono gestiti dai Compartimenti.

Gli interventi stradali vengono seguiti, a partire dallo studio di fattibilità, attraverso i vari livelli di progettazione (preliminare, definitivo, esecutivo) fino alla fase di appalto delle opere.

L'attività di controllo, a sua volta, riguarda i progetti redatti dagli aggiudicatari di appalti integrati ovvero dai contraenti generali.

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

Dalla data di costituzione di ANAS in spa a tutto il dicembre 2006 sono stati complessivamente elaborati n. 108 progetti per un totale di 43,8 miliardi di euro.

Di seguito si riportano i dati relativi:

a) all'attività di progettazione ordinaria;

²³ In proposito appare significativo il fatto che nel decennio che va dal 1990 al 2000 siano stati realizzati in Italia, secondo i dati Eurostat 2007, poco meno di 300 km di nuove tratte autostradali, con un aumento di appena il 5% rispetto all'esistente al 1989, quando nel medesimo arco temporale la rete autostradale della Francia è cresciuta di 1.850 km e quella dell'UE a 25 membri di quasi 25.000 km, con un aumento di oltre il 40%.

Di contro nello stesso periodo il parco circolante italiano – più di 43 milioni di veicoli, di cui oltre 31,4 milioni di autovetture: dopo la Germania, la più alta concentrazione di mezzi a motore in un paese europeo – è cresciuto di ben 4 milioni di unità, con un tasso di crescita annua stimato da ACI nel 2,8%, cui non fa riscontro una crescita adeguata della rete autostradale, ed in particolare, come si è detto, di quella autostradale.

- b) all'attività di progettazione relativa agli interventi rientranti nella legge 21 dicembre 2001 n. 443 (c.d. Legge Obiettivo);
- c) all'attività di progettazione relativa ad interventi gestiti dalle Società concessionarie.

A seguire si riportano i dati relativi ai progetti preliminari (PP), definitivi (PD), esecutivi (PE) e di completamento (PC), nonché alle perizie di variante (PV) e di assestamento finale (PAF), approvati dal Cda nel corso del 2006.

4.2.2. a) attività di progettazione ordinaria

L'attività di progettazione ordinaria svolta da ANAS nel corso del 2006 si è risolta nella realizzazione di n. 6 progetti preliminari per 464,609 mln/euro, n. 24 definitivi per 1.467,587 mln/euro, n. 3 esecutivi per 123,324 mln/euro e n. 1 progetto di fattibilità per 307,371 mln/euro riferiti ad interventi per complessivi 2.362,891 milioni di euro.

Tra i progetti preliminari emerge quello relativo alla Variante alla SS 63 "del Valico del Cerreto" ammontante a 38,2 mln/euro, mentre tra i definitivi rileva quello relativo alla SS 20 "del Colle di Tenda e di Valle Roja" – Nuovo tunnel del Colle di Tenda per complessivi 168,3 mln/euro. Il progetto di fattibilità ha riguardato la realizzazione della connessione tra la SS 36 "del Lago di Como e dello Spluga" ed il sistema autostradale di Milano nei Comuni di Monza e Cinisello Balsamo II lotto (galleria naturale).

Attività tecniche sono state svolte, inoltre, per conto della Quadrilatero Marche-Umbria Spa per la realizzazione di interventi relativi all'asse viario Marche-Umbria.

4.2.3. b) attività di progettazione relativa ad opere incluse nella Legge Obiettivo

L'attività di progettazione svolta da ANAS nel 2006 nell'ambito della Legge Obiettivo (legge 21 dicembre 2001 n. 443) si è concretizzata nell'elaborazione di n. 10 progetti preliminari per 3.727 milioni di euro e n. 23 definitivi per complessivi 4.959,5 milioni di euro.

Tra i più significativi emerge quello relativo al collegamento mediano Murgia – Pollino per circa 1.315 mln/euro.

Nel complesso, la Direzione Centrale Progettazione ha svolto nel 2006 attività riguardanti 67 interventi a vari livelli di avanzamento, per un valore complessivo di circa 11.000 mln/euro.

4.2.4. c) attività di progettazione svolta nel 2006 per le Società concessionarie

Infine, con specifico riferimento alle *Società concessionarie*, nel 2006 sono stati complessivamente definiti n. 94 progetti (definitivi ed esecutivi) per un valore totale di 1.426 mln/euro.

In particolare, per Autostrade per l'Italia sono stati approvati 26 progetti per complessivi 894,7 mln/euro.

4.2.5. Progetti approvati dal Cda nel corso del 2006

Rispetto all'attività di cui alla precedente illustrazione, nel corso del 2006 il Cda ha approvato n. 4 progetti definitivi, n. 13 progetti esecutivi, n. 3 progetti di completamento, n. 23 perizie di variante e n. 1 perizia di assestamento finale, per un totale di n. 44 progetti e perizie, relativi ad opere per un complessivo importo di circa 2.741 mln/euro, dei quali circa 2.030 relativi alla quota lavori, come risulta dal seguente prospetto riassuntivo.

Nel seguente prospetto si riportano i dati per tipologia di progettazione.

(in milioni di euro)

Tipologie	N.	Importo
Progetti definitivi	4	135,34
Progetti esecutivi	13	1.750,08
Progetti di completamento	3	259,75
Perizie di variante	23	592,11
Perizie di assestam. finale	1	3,65
Totali	44	2.740,93

Tra i progetti approvati emerge quello esecutivo relativo al megalotto n. 2 dell'AS Salerno-Reggio Calabria dell'ammontare di 652,4 mln/euro.

4.3. Bandi relativi a gare di appalto

Nel corso del 2006 sono stati pubblicati complessivi n. 74 bandi di gara (n. 41 nel 2005), per un importo complessivo di 1.591 mln/euro (2.474 mln/euro nel 2005).

Nel corso del 2007, tra i mesi di luglio e agosto, sono stati pubblicati, tra i più rilevanti, bandi di gara riguardanti l'AS3 Salerno-R.Calabria per un valore complessivo di 1.327 mln/euro (su un totale di 1.658 milioni, oltre ai residui, disponibili per l'anno 2007).

4.4. Commissioni aggiudicatrici e gare aggiudicate

Preliminarmente va rilevato che, nella sua relazione del dicembre 2006, l'Alto Commissario per il contrasto della corruzione nella p.a., con riferimento al periodo temporale 2003-2004, aveva rilevato talune violazioni dei criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici di cui all'art. 21, comma 5, della legge 109/1994, quali l'assenza della qualifica dirigenziale in capo al presidente e l'assenza di criteri certi per assicurare la rotazione dei componenti.

A fronte di tali osservazioni la Società, sulla base delle proposte dell'apposita Unità di missione, ha da un lato emanato apposito Regolamento sulla nomina e la composizione delle anzidette commissioni e dall'altro ha attivato corsi specialistici di formazione e aggiornamento aventi contenuto operativo e finalizzati a consentire a dirigenti e funzionari delle aree tecnica e legale di perfezionare gli strumenti teorici, pratici ed organizzativi necessari per assicurare una gestione efficiente delle gare di appalto.

Nel dettaglio, nel corso del 2006 sono state aggiudicate n. 18 gare di appalto (n. 46 nel 2005), per un importo complessivo di 1.517 mln/euro (5.254 mln/euro nel 2005).

4.5. Contratti stipulati

Nel corso del 2006 sono stati stipulati n. 66 contratti (n. 127 nel 2005), per un importo complessivo di 3.195 mln/euro (5.147 nel 2005).

4.6. Stato dei cantieri al 31.12.2006

Alla data del 31 dicembre 2006 lo stato dei cantieri si presentava come da tabelle e grafico seguenti.

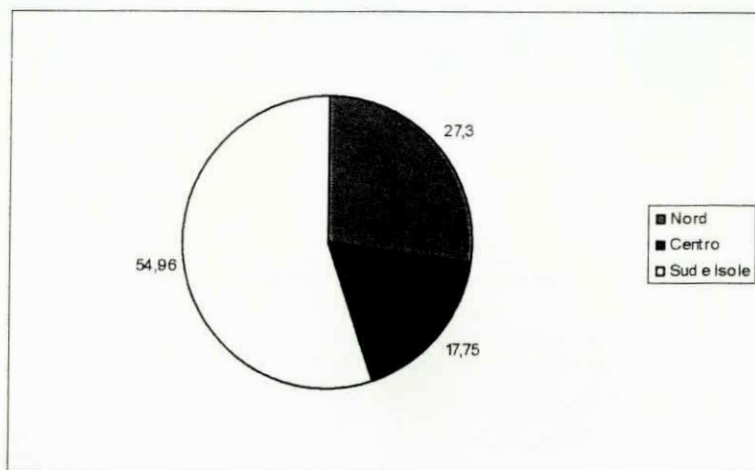
Lavori in corso al 31.12.2006

(in milioni di euro)		
tipologie	n. cantieri aperti	importo dei lavori
Nuove opere	176	9.527,1
Manutenzione straordinaria	131	313,4
Interventi di sicurezza stradale	30	47,0
totali	337	9.887,5

Lavori in corso al 31.12.2006 per nuove opere suddivisi per Regione

Regioni		Importo dei lavori 2006
Nord	Valle d'Aosta	14.583.324,14
	Emilia Romagna	272.408.288,25
	Liguria	273.263.143,95
	Lombardia	613.842.828,36
	Piemonte	825.454.373,59
	Friuli-Ven. Giulia	251.685.597,42
	Veneto	349.397.670,40
	Trentino-A.Adige	
Totale area Nord		2.600.635.226,11
Centro	Toscana	237.210.554,22
	Marche	281.903.115,92
	Abruzzo	120.293.242,25
	Lazio	673.910.084,87
	Umbria	377.371.251,72
Totale area Centro		1.690.688.248,98
Sud-Isole	Molise	98.251.589,93
	Campania	91.703.994,28
	Puglia	133.314.972,34
	Basilicata	189.309.425,16
	Calabria	3.476.407.544,75
	Sicilia	826.194.681,48
	Sardegna	420.634.387,48
Totale area Sud - Isole		5.235.816.595,42
Totale Generale		9.527.140.070,51

Distribuzione geografica percentuale dei lavori in corso al 31.12.2006



4.7. Ritardi nel pagamento dei SAL

Una rilevante criticità della gestione di ANAS è costituita dai ritardi nel pagamento dei SAL maturati, ritardi che hanno continuato a manifestarsi anche nel 2006 e che sono originati anche dalla insufficiente e intempestiva provvista fornita dall'azionista.

Anche nel 2006, infatti, la Società ha utilizzato le erogazioni dell'azionista - e

cioè una prima erogazione effettuata nel mese di febbraio dell'importo di 100 mln/euro ed una seconda erogazione avvenuta nel mese di maggio dell'importo di 810 mln/euro – unicamente – come riportato nella precedente relazione – per smaltire i pagamenti maturati nel 2005.

Si torna pertanto a raccomandare sia all'azionista sia alla Società di scongiurare il prodursi di tale inconveniente – in quanto suscettibile di dar luogo ad oneri da contenzioso – curando che l'avvio e l'esecuzione dei lavori siano costantemente supportati dalla necessaria copertura finanziaria.

4.8. Penali e premi di accelerazione lavori

Come riportato nella precedente relazione, il Regolamento sui lavori pubblici, approvato con dpR 21 dicembre 1999, n. 554, prevede all'art. 117 l'applicazione di penali per ritardata ultimazione dei lavori da parte dell'impresa esecutrice nella misura prevista tra lo 0,3 e l'1 per mille dell'importo netto contrattuale e comunque non superiore al 10% di detto importo.

Di contro il nuovo Capitolato generale di appalto, approvato con D.M. 19 aprile 2000, n. 145, prevede all'art. 23 il riconoscimento di un premio di accelerazione qualora la ditta appaltatrice termini l'opera in anticipo rispetto al termine contrattuale.

4.9. Sicurezza stradale

La sicurezza stradale, con particolare riferimento alla componente legata alla sicurezza dell'infrastruttura stradale, rappresenta per l'ANAS una delle principali priorità. L'obiettivo è quello di contribuire fattivamente a ridurre del 50% il numero dei morti e dei feriti sulle strade italiane entro il 2010.

In questo senso la Società è attivamente impegnata per:

- la realizzazione di banche dati relative all'incidentalità da rendere compatibili nella loro formalizzazione con quelle nazionali (Istat) ed integrabili all'interno del «catasto strade» e del «sistema informativo stradale ANAS» in corso di elaborazione;
- l'attività informativa all'utenza attraverso sistemi di ITS, schede informative, apposite pagine dedicate all'interno del sito *web* ANAS, programmazione e informazione sui cantieri stradali e sulle possibili criticità del traffico;
- lo studio della mobilità all'interno della rete di competenza ai fini di una migliore organizzazione dei flussi di traffico nell'ambito territoriale;
- il miglioramento dei livelli di servizio esistenti rispetto alla funzione della strada;
- l'individuazione di metodologie per una manutenzione qualificata, programmata e

a valore aggiunto come risultato di una migliore sensibilità e cultura nei confronti della sicurezza (studi e sperimentazioni inerenti l'affidamento in *global service* di alcune tra le attività di manutenzione stradale);

- l'organizzazione interna e la ricerca di collaborazioni interdisciplinari e interistituzionali con particolare riferimento a quelle territoriali, anche attraverso mirati Progetti Pilota utili a sperimentare sul campo possibili procedure di studio e di verifica dei fenomeni innescenti gli eventi incidentali, nonché sistemi e tecnologie innovative.

Particolarmente mirati sono stati i progetti per il miglioramento della sicurezza stradale in caso di nebbia, e quelli per una più organica e corretta gestione della manutenzione invernale. Uno studio particolare è stato dedicato, infatti, al fattore nebbia – che in Italia rappresenta un frequente e serio pericolo per la circolazione – attraverso il *Fog Alert Project* (Infonebbia) che è il risultato di una collaborazione dell'ANAS e del Centro Ricerche della Fiat. Il progetto prevede fra l'altro lo sviluppo di nuove tecnologie come guide luminose e sensori/servizi *on board* di informazione per i guidatori. L'ANAS detiene due brevetti derivati dal progetto Infonebbia: uno per il sistema di identificazione della visibilità, l'altro relativo al sistema di monitoraggio e di valutazione dei flussi.

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

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

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

Il fenomeno dell'incidentalità e del relativo livello di sicurezza appare

governabile soprattutto attraverso il controllo e la repressione dei comportamenti a rischio da parte dell'utente, nonché grazie all'educazione stradale, al mantenimento in sicurezza ed efficienza del veicolo, alla severità per il conseguimento della patente di guida ed al controllo della velocità.

Lo studio dei dati relativi ai singoli eventi incidentali è di fondamentale importanza. Conoscere le possibili cause di un determinato incidente consente di operare le scelte migliori in termini di interventi migliorativi da adottare. Ed è in questo senso che la Società si è attivata, oltre che per raccogliere dati in linea diretta, anche per stipulare accordi di collaborazione con gli organismi ufficialmente deputati alla raccolta e alla diffusione dei dati relativi agli incidenti stradali.

4.10. Adempimenti connessi alla legislazione antimafia

Per i riferimenti alla disciplina normativa della materia e dell'attività svolta fino a tutto il 2005 si rinvia alla precedente relazione (§ 4.8). Lo stesso rinvio vale anche per quanto si riferisce alla più rilevante delle criticità rilevate, consistente nella mancata acquisizione da parte dei responsabili del procedimento, in occasione del pagamento dei singoli SAL, della documentazione relativa agli adempimenti imposti dall'art. 10 *sexies* della legge 575/1965, dall'art. 4 del dlgs 490/1994 – cui è seguita la nota del Ministero dell'interno n. 559/LEG/240/514.3 del 14.12.1994 – e successiva-mente dall'art. 10 del DPR 252/1998.

Si ribadisce pertanto l'esigenza che la Società, nelle opportune sedi, si accerti che siano stati esperiti tutti gli adempimenti anzidetti, in relazione peraltro non soltanto al pagamento del primo SAL, ma anche dei successivi, allorché i relativi pagamenti vengano disposti oltre un ragionevole margine di tempo, tenendo presente che il rapporto negoziale inerente alla realizzazione di opere pubbliche può protrarsi anche per diversi anni prima dell'approvazione del collaudo.

Nel corso del 2006 è proseguita l'iniziativa, avviata dalla Società nel 2004, di collaborare con le locali Prefetture nella stesura e nell'applicazione, d'intesa con le forze di Polizia, di appositi "protocolli di legalità" al fine di prevenire, o quanto meno ridurre, il pericolo di infiltrazioni malavitose nei pubblici appalti e nei cantieri stradali.

Come già segnalato nella precedente relazione, gli accordi con le Prefetture prevedono:

- clausole da inserire negli atti di gara e nei contratti per garantire una rapida e corretta esecuzione delle opere;
- tempestiva comunicazione dei bandi di gara;

- invio degli elementi identificativi delle ditte partecipanti;
- comunicazione dell'impresa aggiudicataria;
- elenco delle ditte subappaltatrici.

La Società ha previsto la costituzione, alle dirette dipendenze del Presidente, di un organismo denominato «Unità Legalità, Trasparenza e Prevenzione», operante in piena autonomia rispetto ad ogni altra funzione aziendale, con il compito di garantire il monitoraggio e la valutazione complessiva e comparata, dell'assolvimento degli adempimenti prescritti dalla legislazione antimafia da parte delle Sedi Compartimentali e degli Uffici Speciali, istituendo con essi procedure di costante informazione e trasmissione documentale nonché di assicurare la continua interazione con le Prefetture, con gli Organi di Polizia e con le Società di Attestazione (SOA).

4.11. Attività di ricerca e innovazione

4.11.1. Profili organizzativi

Si è detto più indietro che la Condirezione generale tecnica sovrintende ad una nuova unità organizzativa, competente per la ricerca e l'innovazione e la cui finalità è quella di fornire il necessario supporto alle varie direzioni della stessa Condirezione generale, come anche alle altre Condirezioni generali, in materia di selezione e impiego di materiali, strumenti operativi e tecnologie ad elevato contenuto di innovazione.

4.11.2. Il Centro Sperimentale Stradale di Cesano

Un particolare impegno è stato riservato dalla Società fin dalla sua costituzione nell'opera di potenziamento e riqualificazione del Centro di Cesano (CSS).

Il Centro è, fin dalla sua istituzione, sede di studio e ricerca per la definizione delle migliori tecniche di impiego dei materiali con riferimento sia a quelli tradizionali, sia a quelli innovativi.

Come tale, esso è chiamato a contribuire alla conoscenza ed al miglioramento dello stato della rete ed al contenimento delle spese globali.

Il percorso in atto di riorganizzazione del Centro prevede un'area amministrativa, un Ufficio Tecnico, un'area dedicata al controllo della qualità, un Reparto produzione ed un'area denominata «Servizi di monitoraggio e sperimentazione nuove tecnologie».

Le risorse umane ammontano a n. 45 unità rispetto alle n. 59 presenti nel 2002 ed alle n. 70 ritenute dalla Società quelle minime occorrenti per la copertura

dei vari settori.

Per il triennio 2008-2010 la Società si propone il consolidamento e la valorizzazione del Centro attraverso l'adozione di un sistema di gestione qualità, con la messa a norma dei vari settori operativi, la messa in rete dello stesso Centro con altre strutture di ricerca e lo sviluppo dell'attività di ricerca e sperimentazione.

Nel corso del 2006 il Centro ha completato il Progetto SMART (Sistemi di monitoraggio automatico per il rilievo del traffico); inoltre, in collaborazione con istituti tecnico-scientifici di rilevanza europea, ha intrapreso un'attività di analisi delle tecnologie di monitoraggio del traffico in termini di volume, tipologia, peso e velocità.

Altra iniziativa del Centro è stata nel 2006 quella di mettere a punto, attraverso apposito sistema Scrim, il controllo e la misurazione delle pavimentazioni stradali (in termini di aderenza trasversale, di tessitura, di profilo longitudinale e di indice di *comfort*).

Un ulteriore studio ha riguardato lo sviluppo dei controlli di parametri illuminotecnici per gli impianti di illuminazione pubblica.

I servizi richiesti al Centro vanno sempre più spostandosi dalla mera esecuzione delle prove tradizionali «di laboratorio» alle verifiche e rilevazioni «di alto rendimento» in tema di pavimentazioni, segnaletica, acustica, prove dinamiche sui viadotti, ecc., come è dimostrato dalla seguente tabella, relativa al fatturato degli anni 2002-2007.

Fatturato annuo del Centro di Cesano

Anni	Laboratori	Alto rendimento	Totale fatturato
2002	579.603,05	10.586,30	590.189,35
2003	915.638,94	354.229,40	1.269.868,34
2004	565.562,10	426.094,00	991.656,10
2005	820.714,35	517.353,35	1.338.067,70
2006	690.513,00	676.886,80	1.367.399,80

Dalla tabella è percepibile la costante crescita del fatturato relativo ai servizi ad alto rendimento rispetto a quelli di laboratorio: in particolare, nel 2006 i primi hanno rappresentato poco meno del 50% del totale.

4.12. Attività internazionale

Già all'atto della costituzione di ANAS in Spa ha avuto inizio, a partire dal 2003, un graduale processo di internazionalizzazione, che nel 2006 ha portato ad una maggiore presenza sui mercati internazionali dello specifico know how