

PRODUZIONE  
NEI CANTIERI

Nel corso dell'anno 2006 la Direzione Centrale Lavori ha intensificato le attività di controllo sui lavori in corso di esecuzione, con particolare riferimento ai cantieri in sofferenza.

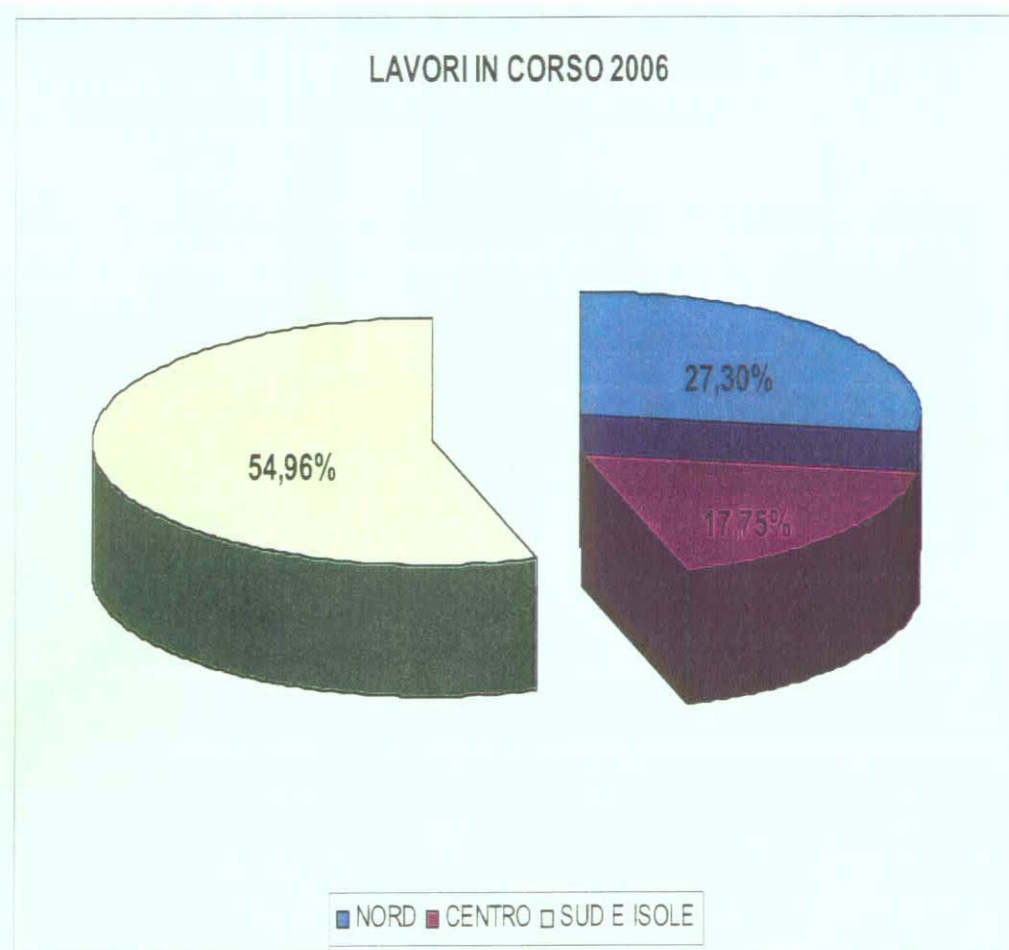
I cantieri aperti nell'anno 2006 risultano essere 307.

Percentualmente i lavori in corso (nuove opere) nel 2006 risultano così distribuiti:

Nord 27,30 %

Centro 17,75 %

Sud 54,96 %





Autostrada del GRA di Roma — Ponte sul fiume Tevere

Il complesso delle attività di controllo da parte degli Ispettori Coordinatori di zona, svolte nel corso dell'anno 2006, ha riguardato la fase esecutiva dei lavori, con il costante monitoraggio degli stessi e attraverso le numerose visite presso gli Uffici periferici ed i cantieri. Il risultato di questa attività ha consentito di portare all'approvazione di 7 perizie di variante.

IL GRA DI ROMA:  
I LAVORI DI  
COMPLETAMENTO DELLA  
TERZA CORSIA

Tra i principali lavori in corso nel 2006, figurano quelli di completamento della terza corsia del Quadrante Nord Ovest del Grande Raccordo Anulare di Roma. Il GRA rappresenta un'arteria importantissima che, circondando completamente la capitale, consente agli automobilisti di raggiungere le diverse zone della città di Roma dall'esterno dell'area urbana, evitando così di "soffocare" il centro cittadino con impressionanti volumi di traffico. Il GRA è una realtà di grande rilevanza per la capitale e per l'area metropolitana: questa imponente infrastruttura realizza un raccordo autostradale con le grandi direttrici nazionali, assolvendo allo stesso tempo anche alla funzione di tangenziale esterna per il collegamento delle aree periferiche, interessate dal crescente fenomeno del pendolarismo con il centro della città (con transiti che raggiungono anche 160.000 passaggi/giorno). L'autostrada A90 Grande Raccordo Anulare di Roma presenta 38 uscite autostradali per complessivi 68 chilometri circa di lunghezza e l'arteria, inserita nel quadro trasportistico nazionale e locale, è un anello essenziale per lo smistamento dei traffici italiani ed europei.

Per rispondere ad una richiesta di mobilità in continua crescita e per offrire agli utenti condizioni di viaggio sempre più sicure, la struttura necessita di continui interventi di ammodernamento e di adeguamento. Le opere del Quadrante Nord Ovest, il cui ammodernamento è stato avviato sin dal 2003, sono tra le più complesse nell'ambito dei lavori di costruzione della terza corsia, con circa 3 chilometri realizzati in variante di tracciato, numerose varianti altimetriche, tratti in galleria artificiale o naturale e viadotti.

I lavori in corso, che riguardano il tratto dallo svincolo con la SS 1 "Aurelia" allo svincolo con la SS 3 "Via Flaminia", permetteranno il completamento a tre corsie per ogni senso di marcia di tutto il Grande Raccordo Anulare di Roma. L'estensione dell'intervento è di oltre 18,5 Km, compresi nel Quadrante Nord Occidentale, ed ha comportato un impegno finanziario di circa €/milioni 613. L'ammodernamento consentirà una sensibile diminuzione delle code e la riduzione del 30% dei tempi di percorrenza del GRA, migliorando la qualità della vita sia di chi si reca a Roma quotidianamente per motivi di lavoro e sia di chi invece risiede in città. Anas è al lavoro per trasformare il GRA in una delle autostrade a più alto contenuto tecnologico in Europa. Anas, lungo tutto il percorso del raccordo anulare, ha in corso la predisposizione di sistemi di controllo di videosorveglianza (con 36 telecamere che saranno attive h 24), pannelli a messaggio variabile per la trasmissione di messaggi informativi agli utenti, sistemi acustici installati in galleria per avvisare gli automobilisti in caso di pericolo di incendio. Il GRA diventerà un'arteria informatizzata grazie ai nuovi strumenti utilizzati per monitorare il traffico, consentendo quindi di intervenire in tempo reale nelle situazioni di criticità. L'intero progetto di ammodernamento del GRA è stato pensato individuando un progetto autostradale rispettoso dell'ambiente e della

qualità della vita dei cittadini che abitano e transitano nelle immediate vicinanze. E' stata ripristinata la continuità territoriale, morfologica e urbanistica di interi quartieri periferici di Roma (Palmarola, Selva Candida, Boccea, Labaro e Trionfale) che il vecchio percorso (per limiti tecnologici e per carenze legislative dell'epoca) aveva letteralmente separato, e nel contempo si è ricostituita la continuità del Parco di Vejo, della Riserva Naturale dell'Insugherata e del Quarto degli Ebrei.

Il 9 febbraio 2006 sono stati aperti al traffico i primi 14 Km dei 18,5 Km che costituiscono l'intero tratto del Quadrante Nord Ovest. Il tratto, inaugurato si sviluppa tra lo svincolo Aurelia, direzione Nord, fino alla località di Selva Candida in prossimità della Via Trionfale, per una lunghezza di circa 10 Km; e tra la valle del Crescenza e la valle del Cremera comprendente lo svincolo del nuovo Ospedale Sant'Andrea e lo svincolo con la Cassia Veientana per una lunghezza di circa 4 Km.

#### LE ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE

La limitata disponibilità delle risorse finanziarie per l'anno 2006 non ha consentito una adeguata realizzazione di opere manutentive.

Anas, in qualità di concessionaria della viabilità statale e dovendo fornire al Ministero quale ente vigilante gli elementi e i dati per la valutazione del servizio di manutenzione effettuato, si ispira alla metodologia della gestione in qualità sia per il miglioramento della gestione ordinaria delle strade che per il monitoraggio e la valutazione del servizio reso. Risulta quindi necessario che, anche per la rete stradale Anas, la qualità presente e gli interventi necessari al mantenimento delle condizioni di sicurezza e di *comfort*, a tutela del livello di servizio, non vengano circoscritti e limitati al solo stato manutentivo del bene strada, pur in tutte le sue componenti, ma siano parte integrante di un'attenta analisi degli elementi che assicurano il servizio, sia sul versante delle caratteristiche geometriche che delle caratteristiche del traffico.

Per le attività di esercizio e gestione della rete stradale, Anas si avvale di personale interno costituito da 1.755 addetti, così ripartiti per mansioni:

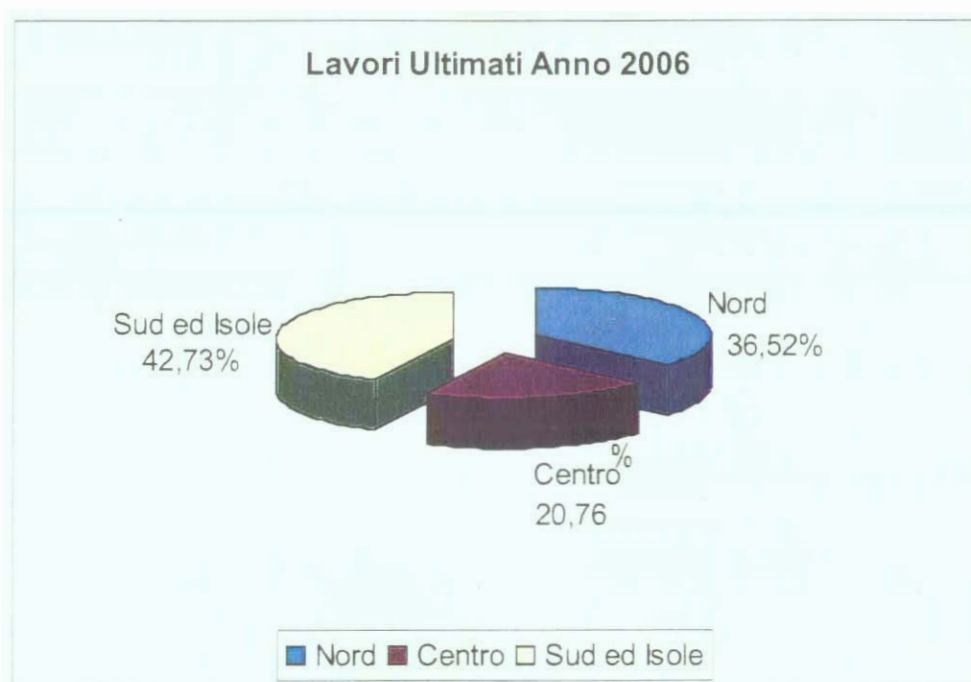
- 495 sorveglianti;
- 315 capi squadra;
- 945 cantonieri.

#### LAVORI ULTIMATI

Nel corso dell'anno 2006 Anas ha concluso lavori stradali in 90 cantieri.

Percentualmente i lavori ultimati sono così distribuiti sul territorio:

|             |        |
|-------------|--------|
| Nord        | 36,52% |
| Centro      | 20,76% |
| Sud e isole | 42,73% |



Sono stati effettuati lavori per la realizzazione di importanti opere stradali, tra le quali:

#### *Piemonte*

- Collegamento Asti-Cuneo - Tronco II Lotto VII. Diga Enel-Cherasco.
- SS 338 "di Mongrando" - Lavori di costruzione della Variante tra Biella e Mongrando. Lotto 1b e completamento lotto I.

#### *Liguria*

- SS 1 "Via Aurelia" - Variante tra le località di Ortonovo e Borghetto Vara. I lotto Penetrazione all'abitato di La Spezia dallo svincolo di Seresa all'innesto con la viabilità comunale.

*Lombardia*

- SS 36 “del Lago di Como e dello Spluga” - Completamento del raccordo Lecco-Valsassina.
- SS 35 “dei Giovi” - Lavori di completamento della Tangenziale Nord di Pavia, dall'innesto con la Tangenziale Ovest allo svincolo con la strada provinciale 2 “Melegnanina”.

*Veneto*

- SS 12 “dell’Abetone e del Brennero”- Lavori di completamento della Variante di Isola della Scala, Il lotto - stralcio I tra i Km 0,000 al Km 3,770.
- SS 349 “di Val d’Assa e Pedemontana Costo” - Lavori Variante da SP Maranese (Thiene) e Schio.

*Emilia Romagna*

- Variante alla statale in corrispondenza degli abitati di Gualtieri, Boretto e Brescello - Lavori di completamento.

*Toscana*

- Strada di Grande Comunicazione E 78 Grosseto-Fano - Lavori di adeguamento a 4 corsie. Lotto I dal Km 0,000 al Km 11,050.
- SS 398 “Via Val di Cornia”- Lavori di adeguamento a 4 corsie. Tratto Venturina-Montegemoli.

*Umbria*

SS 3 “Via Flaminia” Tronco Foligno-Osteria del Gatto - Tratto tra i Km 177,500 e il Km 180,280.

*Marche*

- Strada di Grande Comunicazione E 78 Grosseto-Fano. Tronco Selci-Lama-Mercatello sul Metauro - III lotto funzionale dall'imbocco della galleria della Guinza all'abitato di Mercatello sul Metauro.

*Lazio*

- SS 156 “dei Monti Lepini” - Variante del tratto Prossedi-Latina. I lotto.

*Molise*

- Strada statale 212 “della Val Fortore” - Costruzione della Variante di Riccia, tra il km 258,9 della strada statale 17 “dell’Appennino Abruzzese ed Appulo Sannitico” e il km 79,5 della strada statale 212 “della Val Fortore”.
- Strada statale 647 “Fondo Valle del Biferno” - Lavori di consolidamento e adeguamento sismico dei viadotti posti ai km 11,820, km 12,550 e km 12,850.

*Campania*

- SS 7 “Via Appia” - Variante alla SS 7 “Via Appia” e alla SS 265 “dei Ponti della Valle” tra Capua e Maddaloni.
- SS 87 “Sannitica” - Lavori occorrenti per l’ammodernamento del tratto compreso tra il Km 79,200 ed il Km 84,500.
- SS 517 “Bussentina” - Lavori di completamento della variante tra la SS 18 “Tirrena Inferiore” e SS 517 “Bussentina” allo svincolo di Buonabitacolo (escluso) - Lotto di saldatura.

*Basilicata*

- SS 655 “Bradonica” - Lavori di costruzione del tronco I. Lotto III S. Maria d’Irsi.

*Calabria*

- SS 19 “della Calabrie” - Progetto esecutivo dell’attraversamento della vallata del Musofalo con collegamento alla Tangenziale Est.
- SS 106 “Ionica” - Lavori di costruzione dello svincolo viabilità locale. Tratto Arangea–Torrente d’Armo. Svincolo Malmeriti.
- SS 106 “Ionica” - Lavori di costruzione Nuovo ponte fiume Ancinale in prosecuzione alla variante di Soverato.

*Sicilia*

- SS 417 “di Caltagirone” - Lavori di riqualificazione del tratto Catania-Gela dal Km. 0+000 al Km 5+000.
- Autostrada A 29 Palermo-Catania - Riqualifica del tratto autostradale dal Km 0+000 al Km 22+000 e dal Km 120+000 al Km 192+800.

*Sardegna*

- SS 125 “Orientale Sarda” - Lavori di costruzione del nuovo tracciato della SS 125 tra San Priamo e Tertenia. Lotto III stralcio I e stralcio II.
- SS 125 “Orientale Sarda” - lavori di costruzione della nuova strada statale 125 tra San Priamo e Tertenia. Lotto IV stralcio I e stralcio II.

---

*Strade trasferite dalla rete regionale alla rete nazionale*

Il conferimento alle Regioni e agli Enti Locali di funzioni e di compiti, prima esercitati dallo Stato, si deve al Decreto Legislativo 112 del 31 marzo 1998 secondo quanto previsto dalla legge 59/1997 (Bassanini Uno). Successivamente, il Decreto Legislativo n. 461 del 29 ottobre 1999, ha provveduto all'individuazione della rete autostradale e stradale nazionale, e, i Decreti della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 21 febbraio 2000 e del 21 settembre 2001, hanno sancito il trasferimento al demanio delle Regioni a statuto ordinario di strade, o tronchi di strade, già appartenenti al demanio statale. La rete stradale nazionale risultava, in questo modo, ridefinita e complessivamente ridotta del 65%.

Nel caso delle Regioni a statuto speciale – ed in particolare del Friuli Venezia Giulia, della Sardegna e della Sicilia – questo trasferimento sarebbe dovuto avvenire secondo le modalità previste dagli statuti delle Regioni stesse, in carenza delle quali Anas risulta investita della gestione di parte della rete di competenza regionale, per complessivi 3.851 Km.

Le modalità ed i contenuti dell'avvenuto trasferimento hanno, tuttavia, ridisegnato una rete stradale nazionale caratterizzata da discontinuità di itinerari rilevanti, tali da non consentire una gestione efficace dei traffici, sia ordinari che in condizioni di emergenza. A questa assenza di continuità si devono peraltro le evidenti difficoltà di un equilibrato drenaggio e distribuzione dei flussi veicolari.

In considerazione di questa situazione, a valle della Conferenza Stato-Regioni con le Regioni Umbria, Abruzzo, Campania e Marche, sono stati emanati i Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri del 23 novembre 2004 con i quali sono stati restituiti in gestione ad Anas circa 500 Km di ex strade statali e due nuove arterie (SS 685 e SS 690) di competenza provinciale, il cui trasferimento è stato gradualmente attuato nel corso del 2006. Questo ha consentito di dare continuità ed omogeneità gestionali ad importanti itinerari regionali, tra cui meritano citazione le direttrici: SS 685 “Tre Valli Umbre”, essenziale collegamento interregionale tra Umbria e Marche, e la “Superstrada del Liri” (SS 690 “Avezzano Sora”), unica arteria di collegamento tra la stazione autostradale A25 di Avezzano e le Regioni Lazio e Campania in direzione centro-sud.

Allo stato attuale, Anas ha in gestione 20.402,51 Km di strade statali, 418,74 Km di raccordi autostradali, e 904,40 Km di autostrade in gestione diretta di Anas.

Con riferimento alla consistenza della rete in gestione, Anas ha posto all'attenzione del Ministero delle Infrastrutture il tema numericamente significativo e proceduralmente complesso della classificazione di strade statali di interesse nazionale, delle così dette Nuove Strade Anas, ovvero dei circa 655 Km di tratti stradali, o di recente realizzazione e apertura al traffico, o di quei tratti di strade statali sottesi da varianti, anch'essi di nuova costruzione o di adeguamento di tratti esistenti.

Recependo questa segnalazione, la Presidenza del Consiglio - Ufficio per il Decentramento Amministrativo, si è attivata per definire, di concerto con gli Enti locali

interessati, le procedure da adottare con riferimento a quanto stabilito all'art. 1, comma 4, lett. B (così come modificato dall'art. 20 della legge 340/2000 della legge 59/1997 (cosiddetta legge Bassanini), dal Codice della Strada e del relativo Regolamento di esecuzione, per la classificazione e declassificazione di strade statali ricadenti nelle Regioni Abruzzo, Calabria, Campania, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Lombardia, Molise, Piemonte, Puglia, Toscana, Sardegna, Sicilia, Valle d'Aosta e Veneto.

CONVENZIONI  
CON LE  
REGIONI

Anas ha avviato, negli ultimi anni, una serie di iniziative con l'obiettivo di rafforzare in modo significativo la propria presenza sul territorio, anche mediante la costituzione di vere e proprie società di scopo dalla stessa partecipate. Grande rilevanza rivestono, inoltre, una serie di accordi, sottoscritti nel corso del 2006, che vedono coinvolti ed impegnati, a diverso titolo, tutti i livelli istituzionali per raggiungere e sviluppare nuove sinergie di collaborazione, anche mediante modalità innovative, nuovi strumenti e concentrazione delle risorse pubbliche. Nel 2006 Anas ha stipulato importanti iniziative che coinvolgono le amministrazioni locali per realizzare interventi stradali strategici che riescano a legare l'offerta infrastrutturale ad un ampio consenso territoriale.

Mediante la procedura della convenzione, Anas ha avviato, grazie alla compartecipazione economica degli Enti locali promotori, importanti interventi stradali nel pieno rispetto delle esigenze delle comunità e delle istituzioni locali. E' stato possibile risolvere problematiche anche di carattere urbanistico ambientale che, con procedure tradizionali, avrebbero richiesto tempi di definizione non rapidi. A tal proposito, fondamentale è stata la costituzione, nel 2003, della Società Quadrilatero Marche-Umbria SpA per la realizzazione degli interventi infrastrutturali di fondamentale importanza nella regione Marche e nella regione Umbria. Questa Società ha avviato un dialogo costruttivo con le Regioni e con gli Enti locali interessati, che si è concretizzato con l'ingresso all'interno della compagine sociale della Regione Marche e della Regione Umbria, attraverso la propria controllata Sviluppo Umbria SpA, avvenuto in fase di aumento il capitale sociale di €/milioni 10,00 dopo l'acquisizione dell'intero pacchetto azionario da parte di Anas.

Da ricordare la Convenzione per la riqualificazione del collegamento Monza-Cinisello Balsamo tra il Ministero delle Infrastrutture, Anas, la Regione Lombardia, la Provincia di Milano, il Comune di Monza, il Consorzio Alto Lambro e l'Autostrada Serravalle-Milano, attraverso la quale tutti gli enti contribuiscono economicamente alla realizzazione dell'opera ed alla risoluzione delle problematiche inerenti nulla osta o interferenze.

La cooperazione tra Anas e gli enti territoriali è certamente destinata ad ulteriori sviluppi in quanto può assicurare la realizzazione di opere infrastrutturali di primario interesse nazionale, sulle quali peraltro insiste l'interesse degli organismi regionali, mediante l'utilizzo sinergico del *know how* tecnico ed ingegneristico Anas e della capacità dell'istituzione regionale di dialogare con il territorio e di rappresentarne istanze e bisogni.

Significative iniziative sono state avviate con alcune Regioni: a questo proposito si segnalano i protocolli di intesa sottoscritti con la Regione Lazio per la realizzazione di interventi prioritari di viabilità regionale come quello relativo al Corridoio Roma-Latina e il collegamento Cisterna-Valmontone che prevede la costituzione di una società mista, secondo modalità operative in corso di definizione, che vedrebbero comunque la compartecipazione paritaria Stato/Regione con il ruolo attivo di Anas.

Da segnalare, anche, il protocollo di intesa sottoscritto nel dicembre 2006 tra Anas, il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Molise, la Regione Lazio, la Regione Campania per la realizzazione del Corridoio Trasversale A1-A14 San Vittore-Termoli che prevede, tra l'altro, l'impegno di Anas e della Regione Molise per costituire un organismo di diritto pubblico in forma societaria a cui conferire la qualifica di soggetto attuatore, anche al fine di realizzare la tratta San Vittore-Campobasso tramite il ricorso al capitale privato.

LE ATTIVITÀ DI SICUREZZA  
STRADALE E DATI  
SULL'INCIDENTALITÀ

La sicurezza stradale, con particolare riferimento alla componente legata alla sicurezza dell'infrastruttura stradale, rappresenta per 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 Anas è attivamente impegnata per:

- la realizzazione di banche dati relative all'incidentalità, da rendere compatibile, 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 Trasporto Intelligente ITS, schede informative, apposite pagine dedicate all'interno del sito web Anas, programmazione e informazione sui cantieri stradale 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 fra 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 innescanti gli eventi incidentali, nonché sistemi e tecnologie innovative.

Particolarmente mirati sono stati i progetti per il miglioramento della sicurezza stradale in caso di nebbia, Infonebbia, e 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 di 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. Anas detiene, inoltre, due brevetti derivanti 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 invernale, Anas è da sempre impegnata nel garantire la mobilità durante la stagione invernale con la predisposizione di dettagliati piani neve e mediante la sperimentazione di avanzati sistemi capaci di garantire 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.

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 dell'ottenimento della patente di guida ed al controllo della velocità.

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

IL PIANO DI ELIMINAZIONE  
DEI "PUNTI NERI" DELLA  
VIABILITÀ DI INTERESSE  
NAZIONALE

Nell'ambito del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, l'«Area sicurezza infrastrutture e cantieri» di Anas, in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha individuato nel «Programma per il miglioramento della sicurezza sulla rete stradale nazionale» una prima serie di «Tratte critiche» caratterizzate da alta incidentalità sulle quale realizzare interventi strutturali mirati.

Il programma prevede 214 interventi per un impegno finanziario di oltre €/milioni 483, cofinanziato per metà da Anas e per metà dal Ministero delle Infrastrutture. Tutti gli interventi sono stati supportati da analisi di incidentalità e dall'individuazione dei fattori specifici di rischio redatti sulla base di linee-guida emesse da una apposita Commissione mista Ministero Infrastrutture-Anas.

Nell'ambito degli interventi infrastrutturali sono inoltre stati previsti cinque "*Progetti Pilota*", da svilupparsi su ambiti regionali, per conseguire la riduzione degli incidenti collegati a specifici fattori di rischio. Questi progetti affrontano in particolare i seguenti temi:

a) *viabilità invernale*, con sistemi integrati di stoccaggio automatizzato dei cloruri e monitoraggio continuo dei fattori ambientali e dei mezzi sgombraneve, nonché attraverso lo studio delle dotazioni di sicurezza afferenti la segnaletica orizzontale in condizioni di nebbia, neve, ghiaccio;

b) *dotazioni di sicurezza*, con particolare attenzione alla segnaletica orizzontale e verticale in termini di tecnologie innovative, di efficacia della segnalazione e di correttezza dell'installazione;

c) *risoluzione di nodi di intersezione* tra strade di interesse nazionale in prossimità di attraversamenti di centri abitati;

d) *approfondimento dell'analisi preventiva della sicurezza* per le strade in esercizio, implementazione e monitoraggio delle raccomandazioni per le intersezioni.

Tutti i *Progetti Pilota* sono in avanzata fase di progettazione e gli esiti della loro sperimentazione potranno essere conosciuti entro 12-24 mesi.

Fra le attività in corso, vi è il monitoraggio delle attività di progettazione, delle attività di esecuzione delle opere e dei risultati ottenuti.

Nel corso del 2006, nonostante il rallentamento dovuto all'imposto blocco delle attività di Anas per carenze economiche, le progettazioni hanno comunque continuato il loro iter di sviluppo e sono stati approvati, alla data del 31.12.2006, un totale di 135 progetti per un importo totale di €/milioni 283,32; alla stessa data risultano pubblicati 81 progetti per €/milioni 111,86, di cui 75 aggiudicati per €/milioni 97,12, mentre 68 progetti sono stati consegnati per €/milioni 87,73 e 38 sono stati ultimati per €/milioni 27,00.

L'*Area sicurezza infrastrutture e cantieri* ha inoltre provveduto ad approntare, all'interno del Piano Quinquennale 2007-2011 di Anas, un ulteriore programma per l'eliminazione delle tratte critiche che prevede 220 interventi per un importo di circa €/milioni 492.

#### SICUREZZA IN GALLERIA

La Direzione Centrale Lavori ha proceduto anche ad una ricognizione degli interventi necessari a garantire la Sicurezza in galleria, che ad oggi risultano essere 29, per un importo totale di €/milioni 149,74.

Tale elenco è stato riportato nella bozza di Contratto di Programma 2007-2011, privilegiando i tunnel appartenenti alla rete TEN e per la quale è stata nominata

apposita commissione presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero delle Infrastrutture.

La Direzione Centrale Lavori ha, inoltre, proceduto nell'ambito delle sue competenze all'approvazione di 5 progetti che hanno generato appalti per complessivi €/milioni 17,45. Di tali progetti ne risultano pubblicati 3.



Autostrada Salerno-Reggio Calabria visuale imbocchi nord galleria Costa Inconata

IL PIANO NEVE NAZIONALE  
E LA GESTIONE  
DELL'EMERGENZA NEVE  
DELL'INVERNO 2005-2006

La Direzione Centrale Lavori nel mese di ottobre 2006 ha predisposto il piano neve nazionale che riporta i dettagli dell'organizzazione aziendale nei vari Uffici periferici per la gestione delle emergenze in caso di gelo o di nevicate.

Il Piano Neve riveste particolare importanza per la migliore agibilità delle strade statali e la sua completa organizzazione assume un ruolo centrale nell'impegno di manutenzione dell'arteria.

Per consentire rapidità d'intervento ed una capillare presenza sul territorio, i mezzi sgombraneve e spargisale sono dislocati nei depositi (dotati di magazzini cloruri) posti lungo le Strade Statali ed ubicati a presidio delle zone particolarmente interessate dalle precipitazioni nevose.

Il servizio di manutenzione invernale viene effettuato sia con risorse Anas e, in caso di carenza di personale e di mezzi, con appalti a ditte private.

Gli automezzi e le attrezzature di proprietà Anas, spesso impiegati per questo scopo, sono fornite in comodato d'uso alle stesse imprese che hanno anche l'onere dell'approvvigionamento del materiale per il trattamento antighiaccio.

Il contratto stipulato con le imprese, di tipo forfetario, prevede l'effettuazione di un servizio comprensivo di sorveglianza, di assistenza al transito, di trattamento preventivo antighiaccio nonché delle operazioni di sgombraneve in caso di precipitazioni.

Per questo motivo viene predisposto un servizio continuo di sorveglianza della strada per assicurare la partenza per il servizio sgombraneve od antighiaccio nei tempi e nei modi ritenuti più idonei a garantire la continuità della circolazione stradale in condizioni di sicurezza mantenendo il collegamento tra il personale dell'Anas e gli operatori dei mezzi. Nell'ambito dell'assistenza al traffico è previsto che l'Impresa collabori con il personale Anas anche nell'individuazione dei pericoli da slavine o valanghe apponendo in tal caso la necessaria segnaletica.

Gli operatori Anas sono allertati anche dalla Sala Operativa Compartimentale, cui giungono, in tempo reale, tutte le segnalazioni ed ogni informazione sulla viabilità veicolata alla Sala Operativa Nazionale.

Di norma i Compartimenti si coordinano con le Prefetture, le Forze dell'Ordine (Polizia Stradale e Carabinieri) e la Protezione Civile per la gestione dell'attività di prevenzione e controllo del territorio. Inoltre, in caso di eventi particolarmente avversi, vengono costituite specifiche Unità di Crisi presso le Prefetture interessate. In caso di eventi eccezionali la Protezione Civile, il Ministero dell'Interno (Polizia Stradale) o autonomamente Anas attiva il CO-EM (Coordinamento Emergenza).

E' stato istituito, col Decreto 27 gennaio 2005 il "Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità" (CCN), con il compito di fronteggiare situazioni di crisi legata alla percorribilità delle strade e delle autostrade individuando Anas come membro di questo comitato decisionale.

Pertanto il CCN, in sinergia con Anas e secondo le disposizioni del Decreto di cui sopra, stabilisce per la pianificazione un protocollo di "Regolamentazione della circolazione dei veicoli pesanti in autostrada in presenza di neve".

I LIVELLI DI SERVIZIO  
SULLA RETE APERTA  
AL TRAFFICO

Nel 2006 Anas si è impegnata anche a migliorare gli strumenti e le procedure di assistenza e di informazione all'utenza.

#### *Il servizio di soccorso meccanico*

Il Nuovo Codice della Strada (art. 175 comma 12) indica che il soccorso stradale e la rimozione dei veicoli sulle autostrade sono consentiti solo agli enti e alle imprese autorizzati dall'ente proprietario. In conformità alle norme, Anas ha autorizzato alcune organizzazioni (attualmente: ACI Global SpA, Vai SpA, SPS SpA, ESA) all'effettuazione del Servizio di Soccorso Meccanico su alcune tratte della propria rete autostradale di competenza.

Il Servizio di Soccorso Meccanico viene attivato direttamente dall'utenza (tramite colonnina SOS, chiamata telefonica alla Sala Operativa Compartimentale o richiesta al personale di esercizio o della Polizia Stradale).

Anche sulle strade statali Anas ha provveduto ad organizzare un analogo servizio, tramite la stipula di convenzioni ad hoc con le stesse organizzazioni.

Questo servizio è uno strumento in più che Anas fornisce all'utenza non essendo il Servizio di Soccorso Meccanico su strade statali in alcun modo regolato dal codice della strada.

#### *Informazioni all'utenza tramite PMV Pannelli a Messaggio Variabile*

L'esigenza di migliorare il rapporto tra gestore della strada e utenti rappresenta uno degli obiettivi che maggiormente caratterizzano gli orientamenti di Anas.

Particolare importanza riveste l'attivazione di messaggi che descrivono sui pannelli a messaggio variabile (in itinere ed in entrata a monte dell'evento) eventi in atto, al fine di avvisare i conducenti dei veicoli in viaggio della situazione verso la quale si stanno avvicinando e indurre così un comportamento di guida particolarmente prudente e, se necessaria, una scelta di percorso diversa.

La funzionalità del sistema di diffusione delle informazioni mediante Pannelli a Messaggio Variabile risponde all'esigenza di avvertire e di segnalare all'automobilista la presenza di un evento al quale ci si sta approssimando.

In particolare, sul Grande Raccordo Anulare di Roma e sulla autostrada Roma-Fiumicino sono attivi 83 pannelli a messaggio variabile; 20 sono attivi sulla SS 36 "del Lago di Como e dello Spluga" in Lombardia; 19 sono distribuiti sulla autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria; 13 sono disposti lungo la Grande Viabilità Triestina.

IL PROGRAMMA  
INFOMOBILITÀ

La risposta all'esigenza di interazione tra utenti della strada e Anas ed insieme la concreta realizzazione delle funzioni di pubblica utilità della Società delle Strade sono affidate ad una struttura, il Servizio Infomobilità, gerarchicamente dipendente