

dalla Condirezione Generale Tecnica, è composto da un Dirigente Responsabile, un Responsabile di Sala Operativa Nazionale, un Responsabile della Sezione Tecnica, due capiturno e quattordici operatori.

La creazione e la definizione delle competenze del Servizio Infomobilità sono direttamente riconducibili alle attività indicate nello Statuto di Anas, alla convenzione stipulata tra Anas ed il Ministero delle Infrastrutture, nonché, naturalmente, al rispetto del Codice della Strada.

Il Servizio Infomobilità richiama i compiti e le competenze di Anas in materia di gestione, di manutenzione, di controllo tecnico, di piena utilizzabilità ed efficienza delle strade della rete gestite dall'azienda, nonché il mantenimento di adeguati livelli e standard di sicurezza.

Più in generale l'intero impianto normativo del Codice della strada è ispirato ai principi della sicurezza e della fluidità della circolazione.

Inoltre, oltre alla sicurezza, è indispensabile fornire all'utente livelli di *comfort* adeguati garantendo, tra l'altro, punti di ristoro, aree di sosta e zone parcheggio che prevedano possibilità di fermata. La crescente necessità di corrispondere alle richieste di tutela e sicurezza, espresse con sempre maggior vigore anche dalla collettività, nonché l'esigenza di migliorare i rapporti tra utente e gestore della strada — conformemente alle linee di tendenza che hanno ispirato, negli ultimi anni, gli orientamenti della società — impongono una giusta e decisa valorizzazione delle funzioni di pubblica utilità da parte di Anas.

Il Servizio Infomobilità rappresenta lo strumento di primaria importanza attraverso il quale garantire l'utilizzabilità e la sicurezza dell'infrastruttura in sé, senza dimenticare i servizi connessi alla gestione ed alla qualità del servizio quali: Servizi di Soccorso Meccanico, Servizi di Polizia Stradale, Servizi di Soccorso Medico, ecc.

Esso garantisce la fruibilità della rete stradale attraverso il coordinamento delle Sale Operative Compartimentali ed i rapporti con gli organi di polizia stradale ed in particolare espleta le proprie funzioni attraverso le seguenti attività principali:

- presidio della Sala Operativa Nazionale e coordinamento delle attività delle Sale Operative Compartimentali, organizzando i flussi informativi tra le funzioni centrali e periferiche;
- presidio e vigilanza del rapporto tra la struttura e l'utenza stradale;
- gestione dei rapporti con gli organi di Polizia Stradale e di soccorso;
- coordinamento, con l'ausilio delle strutture deputate (Co.EM e U.O.E) le attività di sorveglianza e gestire le emergenze.

LA SALA OPERATIVA
NAZIONALE E LE SALE
OPERATIVE
COMPARTIMENTALI

Il Servizio Infomobilità gestisce il coordinamento di tutte le informazioni provenienti dal territorio mediante l'istituzione e l'utilizzo della Sala Operativa Nazionale e della rete delle Sale Operative Compartimentali.

La Sala Operativa Nazionale SON, in sinergia con le Sale Operative Compartimentali SOC, è lo strumento di cui Anas si è dotata per la raccolta e l'analisi in tempo reale delle informazioni sullo stato della viabilità di competenza, con l'obiettivo di attivare idonei provvedimenti per la sicurezza e per la scorrevolezza della circolazione.

La Sala Operativa Nazionale rappresenta la cerniera che articola la collaborazione di Anas con il Dipartimento della Protezione Civile ed il Ministero dell'Interno.

Sono stati predisposti sistemi per la gestione remota di attività come, ad esempio, il Progetto Sperimentale Infonebbia, o il controllo tramite telecamere della situazione di traffico del Grande Raccordo Anulare, dell'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e della Tangenziale di Lecce.

Presso la sede centrale Anas è presente un sistema informatico, denominato Infotraffico, che riceve, tramite un apposito collegamento con la rete telefonica TIM, le informazioni sulla viabilità trasmesse dal personale Anas su strada. Le funzioni proprie della Sala Operativa Nazionale sono rivolte esclusivamente ad un ambito operativo istituzionale, anche nel rispetto di quanto previsto dal Contratto di Servizio esistente tra Anas ed il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Presso la Sala Operativa Nazionale viene inoltre gestito il Progetto Sperimentale Infonebbia, nato dalla collaborazione con il Centro Sperimentale Fiat. Il sistema Infonebbia è stato installato sulla Torino-Caselle, e si compone di sistemi per la rilevazione della nebbia e per la gestione remota delle direttive da segnalare all'utenza stradale, attraverso l'attivazione di Pannelli a Messaggio Variabile, di delineatori luminosi e di procedure per la gestione di *Safety Car*.

La Sala Operativa Nazionale è, inoltre, lo strumento informativo ed operativo che permette al CO.EM, il COordinamento EMergenza, struttura composta anche dal Coordinatore dell'Emergenza, e all'Unità Operativa di Emergenza di affrontare le emergenze naturali e/o antropiche, a stretto contatto con il Dipartimento di Protezione Civile e con il Centro di Coordinamento Nazionale della Viabilità del Ministero dell'Interno.

SVILUPPI
SUCCESSIVI

Accanto alle normali attività di servizio svolte dalla Sala Operativa Nazionale, si registra una naturale evoluzione tecnica che prevede il mantenimento e l'ottimizzazione delle funzioni già esistenti, l'aggiornamento tecnologico e l'aumento del grado di affidabilità delle prestazioni offerte.

Nell'ambito dello sviluppo delle funzioni del sistema SON-SOC, è anche previsto il collegamento con le Sale Operative Compartimentali del Lazio (con funzioni di pieno controllo e gestione) e Nazionale (con funzioni di supervisione e consultazione) dei sistemi di monitoraggio del traffico e controllo installati sul GRA e sull'autostrada Roma-Fiumicino.

Ulteriori sviluppi tecnologici prevedono la disponibilità nelle Sale Operative Compartimentali e Nazionale, dei flussi video prodotti dalle telecamere installate sul

territorio di ciascun Compartimento, in relazione alle esigenze di monitoraggio diretto delle tratte di rete più critiche o più caricate dal traffico. Esempi in questo senso, sono le tratte già citate del Grande Raccordo Anulare, l'autostrada Roma-Fiumicino, ma anche specifiche realizzazioni già operative o di prossima ultimazione sui seguenti tratti:

- Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria;
- Grande Viabilità Triestina tra Sistiana Opicina e Padriciano;
- Autostrade siciliane A19 Palermo-Catania, A29 Palermo-Mazara del Vallo, A 29 dir Trapani-Alcamo;
- Tangenziale di Bari;
- Tangenziale di Lecce;
- Galleria del Colle di Tenda (SS 20 "del Colle di Tenda e di Valle Roja" tratto italiano e tratto francese, gestito dal Compartimento del Piemonte);
- SS 24 "del Monginevro" e la SS 335 "di Bardonecchia" in Val di Susa;
- Raccordo Autostradale Chieti-Pescara.

La rete delle Sale Operative Compartimentali è composta da 20 sedi (una per compartimento tranne il Trentino Alto Adige più quella della A3 SA-RC). Le Sale Operative Compartimentali sono un vero e proprio centro di controllo del traffico, collocate presso i compartimenti Anas con lo scopo di rispondere ai flussi informativi provenienti dalle funzioni centrali e di raccordarsi con quelli delle funzioni periferiche.

La Sala Operativa Compartimentale costituisce, dunque, un centro di raccolta e diffusione dell'informazione, costituendo un canale attraverso il quale Anas riesce ad avere tutte le informazioni che riguardano sia la sorveglianza ai fini del monitoraggio e della diffusione delle informazioni, sia la sorveglianza ai fini di intervento in caso di emergenza.

Queste sono in costante contatto con la Sala Operativa Nazionale sia tramite il sistema operativo Infotrafficco per la condivisione in tempo reale degli eventi sia ovviamente tramite contatto telefonico per la risoluzione e la gestione congiunta delle situazioni di crisi.

LE ATTIVITÀ ANAS
DI PROTEZIONE
CIVILE

Anas, in ottemperanza alla Legge 24 febbraio 1992 n. 225, annovera tra i compiti quello di collaborare con il Dipartimento della Protezione Civile Nazionale (DPC) in occasione di eventi che comportino rischi infrastrutturali e/o antropici, assumendo anche, in relazione ai compiti istituzionalmente svolti, un ruolo rilevante nella prevenzione dei rischi e nella gestione delle emergenze, attraverso la partecipazione al Comitato di Emergenza del Dipartimento della Protezione Civile. Inoltre, con Decreto 27 gennaio 2005, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 26 del 2 febbraio 2005, veniva istituito il Centro di coordinamento nazionale in materia di

viabilità CCN, con il compito di fronteggiare le situazioni di crisi in materia di percorribilità stradale.

Nel 2005 è stato istituito il CO.EM. (Coordinamento Emergenza) di Anas.

Questa unità è funzionalmente assegnata alla Condirezione Generale Tecnica ed è attualmente composta da 9 funzionari facenti parte dell'Unità Operativa di Emergenza, formati in materia di gestione emergenze attraverso corsi *Disaster Management* presso il Dipartimento di Protezione Civile, appartenenti all'area quadri, coordinati da un Dirigente Tecnico (Direttore o Coordinatore d'Area) con funzione di Responsabile dell'emergenza, "in forza" alle Direzioni competenti in materia di gestione viaria.

PROCEDURA ANAS - Gestione Emergenze



La struttura, operando attraverso un sistema di turnazioni di reperibilità e sulla base di precise procedure (Manuale Operativo), assicura il proprio intervento 24 ore su 24 e per 365 giorni l'anno. La pianificazione delle turnazioni e l'aggiornamento delle procedure operative vengono gestite dalla Segreteria tecnica del CO.EM, che opera alle dirette dipendenze del Condirettore Centrale Lavori. In occasione di eventi calamitosi, il CO.EM. svolge una preziosa azione di coordinamento, tramite la Sala Operativa Nazionale, gli Uffici Periferici regionali di Anas (Compartimenti) ed il Comitato Decisionale Nazionale attivato, fornendo al Dipartimento della Protezione Civile o al Centro di Coordinamento per la viabilità un quadro chiaro, esauriente e continuamente aggiornato sull'evolversi dello stato dell' emergenza.

L'INTRODUZIONE
DEL SISTEMA DI
QUALITÀ TIPO
ISO 9001

La Certificazione di qualità è l'atto mediante il quale una terza parte indipendente accreditata dichiara che, con ragionevole attendibilità, un determinato prodotto, processo o servizio è conforme ad una specifica norma od altro documento normativo.

I Sistemi di Gestione della Qualità SGQ si propongono di impostare e di applicare nelle aziende un sistema efficiente di gestione, allo scopo di effettuare in modo strategico gli interventi in funzione di un'ottimizzazione delle prestazioni complessive dell'azienda, diffondendo la cultura del miglioramento continuo, partecipato e per piccoli passi, alimentando in azienda soluzioni praticabili a problemi di efficienza o di soddisfazione del cliente attraverso il coinvolgimento diretto del personale.

I Sistemi Certificati UNI EN ISO 9001/2000 in Anas

Tra i sistemi di gestione certificati in conformità alla norma ISO 9001/2000 due sono gestiti direttamente dal Servizio Sistemi Qualità della Direzione Centrale Lavori e sono:

- SGQ per le attività della Direzione Centrale Lavori (DCL);
- SGQ per le attività dei Compartimenti regionali Anas.

Il Sistema di Gestione per la Qualità della Direzione Centrale Lavori e quello relativo alla gestione dei Compartimenti per la viabilità di Anas sono stati certificati rispettivamente in data 17 novembre 2004 (certificato n. 158485) e 23 gennaio 2005 (certificato n. 184134).

Verifiche ispettive sulla applicazione del sistema

La norma prevede che un sistema di qualità debba essere "sorvegliato" sia con attività di *auditing interno* all'azienda che attraverso visite cicliche da parte dell'Ente che ha rilasciato la certificazione.

SISTEMA
MONITORAGGIO
PROGETTAZIONE

Il sistema per il monitoraggio della progettazione, ideato e sviluppato in sinergia con l'Ufficio Sistemi Informativi, è stato implementato nel corso dell'anno 2006, grazie all'apporto dell'Ufficio di Pianificazione Strategica, con l'introduzione di ulteriori funzioni per una corretta e completa programmazione degli interventi e per consentire la stesura di una bozza di Contratto di Programma 2007-2011 da sottoporre al vaglio degli organi superiori.

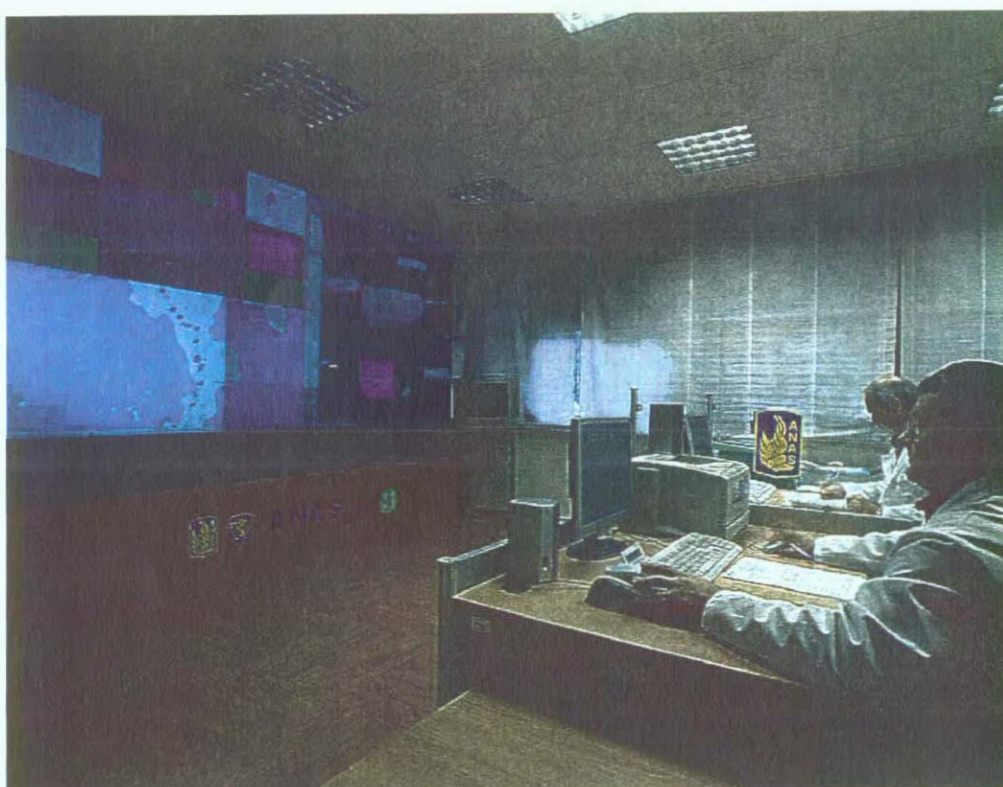
Il nuovo sistema rappresenta un notevole valore aggiunto all'attività programmatica, sia di nuove opere che di opere minori, legate alla sicurezza stradale (punti neri), alla manutenzione straordinaria ed ai miglioramenti funzionali.

Per la prima volta, nella storia di Anas, è stato possibile effettuare una reale programmazione dei lavori attraverso l'utilizzo di un sistema informatico, a cui ogni ufficio, sia centrale che periferico, può contribuire per quanto di sua competenza.

L'applicativo è stato inoltre arricchito dall'introduzione delle convenzioni, che costituiscono un riferimento all'attività programmatoria ed è stato dotato di un archivio di immagini per la visione dei documenti; esso inoltre consente di avere un quadro sintetico sui contenuti.

Dell'applicativo ne beneficiano gli uffici periferici e gli uffici centrali amministrativi, finanziari e di programmazione.

Va menzionato inoltre anche l'applicativo per la gestione dei collaudi disponibile sul portale Anas.



Sala Operativa di Cosenza

Grandi Infrastrutture del Mezzogiorno

LE ATTIVITÀ DELLA
DIREZIONE
CENTRALE GRANDI
INFRASTRUTTURE
DEL MEZZOGIORNO

Fino a tutto il 2006, la Direzione Centrale Grandi Infrastrutture del Mezzogiorno ha avuto dirette competenze su tutte le attività inerenti l'esecuzione dei lavori di ammodernamento dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria e della SS 106 "Jonica", nonché su quelle relative alla manutenzione straordinaria ed ordinaria dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria.

La Direzione è stata chiamata principalmente a seguire le attività dei lavori in tutto il processo funzionale operativo come sinteticamente indicato di seguito:

- coordinamento dei procedimenti di pianificazione, programmazione e progettazione, nei limiti delle competenze assegnate;
- istruttoria tecnico-amministrativa dei progetti e delle perizie inviate dagli Uffici Periferici, nei limiti delle competenze assegnate;
- attività di controllo e monitoraggio dei lavori;
- attività di coordinamento e controllo della struttura periferica dell'Ufficio Speciale di Cosenza e delle sue Sezioni staccate di Salerno e Reggio Calabria.

I principali obiettivi perseguiti nel corso del 2006 sono stati quelli di:

- governare al meglio i lotti appaltati con il normale sistema;
- accelerare le esecuzioni dei lavori sia sull'Autostrada che sulla SS 106;
- chiudere i contratti con le imprese fallite o inadempienti, riappaltando ed eseguendo i relativi lavori;
- applicare il nuovo strumento del *General Contractor*;
- garantire la manutenzione e l'esercizio dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, sia sull'Autostrada, che sulla SS 106.

A tal proposito si ricorda che l'inclusione dell'ammodernamento dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria e della SS 106 "Jonica" tra le opere di rilevanza strategica nazionale ha reso possibile applicare all'intervento le particolari procedure realizzative e finanziarie previste dalla Legge Obiettivo.

Il programma di ammodernamento ed adeguamento dell'Autostrada SA/RC costituisce, com'è noto, uno sforzo mai conosciuto prima che ha pochi eguali per l'estensione dell'intervento, pari a circa 445 chilometri, e per l'impegno finanziario.

L'accelerazione delle progettazioni, degli appalti e dei lavori è stata possibile sia grazie all'utilizzazione dello strumento del Contraente Generale, che offre maggiori garanzie sotto il profilo della tenuta finanziaria dell'Appaltatore e sotto il profilo gestionale operativo, sia grazie ai notevoli impegni finanziari assunti.

Ad oggi risultano finanziati, per un importo totale di €/milioni 6.020, sia tutti gli interventi in esecuzione che tutti quelli in fase d'appalto, a dimostrazione del massiccio sforzo in corso sul piano progettuale, contrattuale ed esecutivo.

L'impostazione generale progettuale, condizionata dalle scelte in sede di VIA e di approvazioni urbanistiche, è stata quella di conseguire il maggior risparmio di territorio possibile e ampliare in sede l'autostrada, il ch  ha comportato e comporta, di norma, la chiusura totale di una carreggiata durante il corso dei lavori, con questo purtroppo penalizzando, ovviamente, l'utenza, in quanto i cantieri incidono sulla autostrada esistente, spesso senza possibilit  di validi percorsi alternativi.

Lo stato dell'arte del progetto generale d'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria prevede la realizzazione di 53 interventi costituiti da 49 interventi (compresi i riappalti di lavori stralcio) suddivisi in 7 Macrolotti e 42 Lotti, a completamento, la realizzazione di 4 interventi, nuovi svincoli, non ricompresi nell'originario piano per l'adeguamento, ma successivamente richiesti da Regioni ed Enti Locali.

Attualmente i lavori ultimati, in corso o in appalto sull'Autostrada impegnano 320 Km della stessa, pari a circa il 73,5% dell'intero tracciato.

Di questi 320 Km:

1. 131,5 Km sono ad oggi ultimati e fruibili;
2. si prevede di rendere disponibili agli utenti altri 45,7 Km circa entro il primo semestre 2007;
3. si prevede di rendere disponibili agli utenti altri 22,0 Km circa entro il secondo semestre 2007;
4. si prevede di rendere disponibili agli utenti altri 9 Km circa entro il primo semestre 2008;
5. si prevede di rendere disponibili agli utenti altri 25,5 Km circa entro il primo semestre 2009.
6. si prevede di rendere disponibili agli utenti altri 86,3 Km circa entro il secondo semestre 2009.

I lotti completati assommano al 31.12.2006 a 22 e gli stessi risultano in parte collaudati ed in parte sono in via di conclusione le relative operazioni.

I lotti in esecuzione e regolarmente cantierati, ad oggi, assommano a 9, la cui conclusione   prevista in varie successioni temporali entro l'anno 2008.

I lotti aggiudicati definitivamente, contrattualizzati e non cantierati assommano a 5 di cui: 3 Macrolotti, un intervento da Appalto Integrato e un intervento appaltato con progetto esecutivo.

In particolare nel corso del 2006 si   proceduto a quanto segue:

- per il Macrolotto n. 2, il contratto   stato stipulato in data 29.11.2006 ed   stata effettuata la consegna, in data 1.12.2006, delle attiv  propedeutiche

all'esecuzione dei lavori con particolare riferimento alla redazione della progettazione esecutiva da parte del Contraente Generale;

- per il Macrolotto n. 4b, il Contratto d'appalto a Contraente Generale è stato stipulato in data 5.7.2006 ed è stata, in data 28.7.2006, effettuata la "consegna delle attività" inerenti la progettazione esecutiva, lo spostamento delle interferenze e le operazioni di esproprio. La progettazione esecutiva è tuttora in corso;
- per i lavori di adeguamento dell'Autostrada tra il Km 222+000 (svincolo di Spezzano) ed il Km 225+800 (svincolo di Tarsia), appaltati tramite la procedura di Appalto Integrato. E' avvenuta in data 19.9.2006 la consegna delle attività di progettazione esecutiva, tuttora in corso, che si prevede di ultimare entro il primo trimestre dell'anno 2007.

I lotti in fase di gara assommano a 2.

I lotti da progettare assommano a 15, tra cui i Macrolotti 3 e 4, 9 interventi singoli ed ulteriori 4 interventi relativi a lavori non ricompresi nel piano originario per l'adeguamento dell'autostrada e relativi a svincoli richiesti dagli Enti Locali.

Vista l'importanza finanziaria, tecnica e amministrativa che rivestono nel progetto generale di ammodernamento dell'autostrada di seguito, viene fatta una breve sintesi dello stato dell'arte dei singoli macrolotti.

MACROLOTTO N. 1

Macrolotto n. 1 è compreso tra il Km 53+800 (svincolo di Sicignano degli Alburni incluso) il Km 82+330 (svincolo di Atena Lucana escluso), ha una lunghezza complessiva di 28,530 Km e l'importo netto dell'investimento è pari a €/milioni 597,04, di cui €/milioni 151,76 per somme a disposizione dell'Amministrazione. In data 17 ottobre 2003 è avvenuta la consegna delle attività e dei lavori al Contraente Generale aggiudicatario C.M.C. s.c.r.l. di Ravenna, per l'importo netto di €/milioni 445,28 per lavori, e la loro ultimazione è prevista per la seconda metà del 2007. Dopo la consegna, ed espletate le attività propedeutiche (espropri, bonifiche, belliche, eliminazione, interferenze, autorizzazioni antimafia, etc.) i cantieri di lavoro hanno avuto concreto inizio nella primavera del 2004 ed, al dicembre del 2006, i lavori sono in corso su tutto il tratto e hanno raggiunto la produzione di circa €/milioni 302.

MACROLOTTO N. 2

Macrolotto n. 2 è compreso tra il Km 108+000 (viadotto Calore) e il Km 139+000 (svincolo di Lauria Nord), ha una lunghezza complessiva di 31,000 Km e l'importo lordo dell'investimento è pari a €/milioni 1.038,98, finanziati nella seduta CIPE del 22.3.2006 con Delibera n. 116/2006. I lavori, per un importo lordo di €/milioni 789,09, sono stati oggetto di una gara bandita all'inizio dell'anno 2005, e sono stati aggiudicati in data 4.5.2006 al Consorzio S.I.S. Il contratto con il Contraente Generale è stato stipulato in data 29.11.2006 ed è stata effettuata la consegna, in data 1.12.2006, delle attività propedeutiche all'esecuzione dei lavori con particolare riferimento alla redazione della progettazione esecutiva da parte del Contraente Generale, progettazione che è in corso.

MACROLOTTO N. 3 Macrolotto n. 3 è compreso tra il Km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso) e il Km 206+500 (svincolo di Tarsia escluso), ha una lunghezza complessiva di 67,500 Km e l'importo lordo di massima dell'investimento è pari a €/milioni 1.121,47. È in corso d'esecuzione la progettazione definitiva a cura della Direzione Centrale di Programmazione e Progettazione di Anas.

MACROLOTTO N. 4 Macrolotto n. 4 è compreso tra il Km 259+700 (svincolo di Cosenza escluso) e il Km 286+000 (svincolo di Altilia-Grimaldi incluso), ha una lunghezza complessiva di 26,300 Km e l'importo lordo di massima dell'investimento è pari a €/milioni 633,45. È in corso d'esecuzione la progettazione definitiva a cura della Direzione Centrale di Programmazione e Progettazione di Anas.

MACROLOTTO N. 4B Macrolotto n. 4b è compreso tra il Km 286+000 (svincolo di Altilia-Grimaldi) e il Km 304+200 (svincolo di Falerna), ha una lunghezza complessiva di 18,200 Km e l'importo lordo dell'investimento è pari a €/milioni 444,80. I lavori, per un importo lordo di €/milioni 337,33, sono stati oggetto di una gara aggiudicata definitivamente in data 23.6.2006. Il Contratto d'appalto a Contraente Generale, Pizzarotti SpA, è stato stipulato in data 5.7.2006 ed è stata, in data 28.7.2006, effettuata la "consegna delle attività" inerenti la progettazione esecutiva, lo spostamento delle interferenze e le operazioni di esproprio, ad oggi la progettazione esecutiva è in corso.

MACROLOTTO N. 5 Macrolotto n. 5 è compreso tra il Km 393+500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) ed il Km 423+300 (svincolo di Scilla escluso), ha una lunghezza complessiva di 29,800 Km e l'importo netto dell'investimento dopo l'approvazione del progetto esecutivo è pari a €/milioni 1.033,55. In data 12 luglio 2004 è avvenuta la consegna delle attività al Contraente Generale aggiudicatario ATI Impregilo & Condotte d'Acqua per l'importo netto di €/milioni 754,30 per lavori. Dopo la consegna ed espletate le attività propedeutiche (espropri, bonifiche belliche, eliminazione interferenze, autorizzazioni antimafia, etc.) ed approvato il progetto esecutivo redatto dal Contraente Generale, nell'importo netto di €/milioni 759,58, i lavori sono stati consegnati in data 29.3.2006 ed i cantieri di lavoro sono ad oggi aperti su tutta la tratta con una produzione al dicembre del 2006 pari a circa €/milioni 20. L'ultimazione dei lavori è prevista per la fine dell'anno 2009.

MACROLOTTO N. 6 Macrolotto n. 6 è compreso tra il Km 423+300 (svincolo di Scilla) e il Km 442+920 (Reggio Calabria), ha una lunghezza complessiva di 19,620 Km e l'importo netto dell'investimento è pari a €/milioni 601,02, di cui €/milioni 169,48 per somme a disposizione dell'Amministrazione. In data 21.4.2005 è avvenuta la "consegna delle attività" al Contraente Generale aggiudicatario ATI Impregilo & Condotte d'Acqua per l'importo netto di €/milioni 434,57 per lavori. Sono in corso le attività propedeutiche (espropri, bonifiche belliche, eliminazione interferenze, autorizzazioni antimafia, etc.) e la redazione del progetto esecutivo da parte del Contraente Generale. L'inizio dei lavori potrà avvenire dopo l'approvazione, da parte del Consiglio d'Amministrazione, dello stesso progetto esecutivo la cui redazione è tuttora in corso.

PRODUZIONE 2006

Nell'anno 2006 la produzione, riferita ai principali lotti e macrolotti in esecuzione, ha registrato un sensibile aumento rispetto agli anni precedenti.

Più precisamente il dato finale di produzione (comprensivo delle somme a disposizione) fino a tutto il 31 dicembre 2006, pari a circa €/milioni 400,00, ha fatto registrare un aumento del 43% rispetto all'anno 2005 e del 430% rispetto all'anno 2004.

Tale dato evidenzia la forte spinta propulsiva data dalla società all'esecuzione dei lavori.

LA SS 106
"JONICA"

La SS 106 "Jonica", con i suoi 491 Km di lunghezza, rappresenta uno dei principali itinerari della rete stradale di grande comunicazione dell'Italia meridionale.

Ha inizio dall'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, alle porte di Reggio Calabria, e si sviluppa lungo l'arco costiero ionico fino a Taranto, e funge così da collegamento diretto tra le regioni Calabria, Basilicata e Puglia sulla costa ad est.

Attualmente la statale risulta costituita, nel tratto calabrese, da una piattaforma variabile che va da una carreggiata di m. 5,40 ad una tipologia riconducibile alla sezione tipo III CNR/80 a doppia carreggiata, per i tratti saltuari già oggetto di adeguamento.

I lavori di ammodernamento prevedono sostanzialmente l'adeguamento in variante della piattaforma alla sezione tipo III CNR/80 a doppia carreggiata per gli interventi per cui era già avviata la fase di progettazione, mentre per le opere di nuova progettazione si prevedrà l'adeguamento al tipo B del DM 5.11.2001.

Nel complesso la costruzione della nuova SS 106 è prevista l'esecuzione di 12 Macrolotti ed alcuni appalti integrati, per un impegno finanziario complessivo di circa €/miliardi 15, al momento non finanziati.

Per i lavori di ammodernamento della SS 106 "Jonica", risultano appaltati ed in fase di cantierizzazione o redazione dei progetti esecutivi da approvare, i seguenti interventi:

- Megalotto n. 1 (Locri) per un importo lordo di progetto pari ad €/milioni 450,00. I lavori sono stati aggiudicati definitivamente al Contraente Generale "ATI Astaldi Spa & Ferrari srl" e si è proceduto, in data 16.6.2005, alla "consegna delle attività" ed è tuttora in corso la redazione del progetto esecutivo da parte del Contraente Generale per la successiva istruttoria ed approvazione del Consiglio di Amministrazione di Anas.
- Megalotto n. 2 (Catanzaro) per un importo lordo di progetto pari ad €/milioni 740,00. I lavori sono stati aggiudicati definitivamente al Contraente Generale "ATI Astaldi Spa & Ferrari srl" e si è proceduto, in data 6.6.2005, alla "consegna delle attività". In data 16.11.2006 il Consiglio di Amministrazione Anas ha approvato il progetto esecutivo. I lavori sono stati consegnati ad aprile 2007.
- 2° Lotto (Palizzi) per un importo lordo di progetto pari ad €/milioni 134,00. I lavori sono stati consegnati in data 30.8.2006 alla società Condotte d'Acqua, dopo una prima consegna parziale in data 13.4.2006. I lavori risultano

cantierati ed in esecuzione. A dicembre 2006 si è arrivati ad un avanzamento pari al 5% dell'importo contrattuale.

- Variante all'abitato di Marina di Gioiosa per un importo lordo di progetto pari ad €/milioni 131,00. I lavori sono stati consegnati in data 26.6.2006 all'ATI Immobili - Demoter - Fondi Speciali - Sicos; tuttora è in corso l'istruttoria per la successiva approvazione del progetto esecutivo da parte del Consiglio di Amministrazione di Anas.
- Completamento del raccordo di Montegiordano per un importo lordo di progetto pari ad €/milioni 6,00, bando pubblicato in data 11.5.2006.

LA GESTIONE
DELL'ESODO ESTIVO

Particolare attenzione all'utenza è stata posta da Anas nella gestione dell'esodo estivo 2006.

Per la rete autostradale data in concessione sono stati richiesti interventi mirati alle concessionarie per innalzare ulteriormente la sicurezza necessaria, per ridurre al minimo i cantieri, ad eccezione di quelli inamovibili, e per predisporre un sistema di comunicazione all'utenza tempestivo ed efficace.

Per l'A3 Salerno-Reggio Calabria Anas ha varato un piano operativo - realizzato in collaborazione con le Prefetture competenti per territorio, la Polizia Stradale, i Carabinieri, i Vigili del Fuoco, i Dipartimenti Regionali della Protezione Civile, e con le Amministrazioni locali interessate - che ha richiesto una articolata e prolungata opera sia di assistenza lungo i tratti autostradali interessati dai lavori, sia di gestione dei flussi informativi.

Il piano degli interventi è stato così articolato:

- rimozione di tutti i cantieri di manutenzione ordinaria e straordinaria, ad eccezione di 8 aree di cantieri inamovibili;
- 350 operatori che hanno lavorato in turnazione, con squadre di pronto intervento, attive 24 ore su 24;
- 40 mezzi, più mezzi di soccorso;
- 10 postazioni multioperative fisse nei tratti autostradali interessati dai cantieri inamovibili che hanno effettuato 2.500 interventi di assistenza e di soccorso;
- produzione dell'opuscolo informativo "Primavera 2006. In viaggio sulla A3";
- attivazione di un sistema di rilevamento delle code attraverso 80 telecamere installate lungo l'autostrada.

Attività rivolte al mercato

In linea con il processo avviato a partire dalla trasformazione societaria, i ricavi da attività rivolte al mercato sono cresciuti anche nel 2006. Tutte le attività svolte da Anas che generano ricavi da servizi direttamente venduti a clienti finali (autorizzazioni o concessioni per attraversamenti e accessi, per telefonia mobile, per posa di fibra ottica, per impianti pubblicitari, per transiti di trasporti eccezionali ed altre categorie minori, *royalty* da concessioni autostradali) hanno fatto registrare aumenti, la cui diversa entità riflette le politiche svolte dalla Società nel corso dell'anno.

Nel comparto delle licenze e concessioni relative al sedime stradale (attraversamenti, affiancamenti e accessi) è proseguita l'attività di emersione delle posizioni sprovviste di autorizzazione, che impegna Anas da diversi anni e con strumenti di volta in volta perfezionati. Nel corso dell'anno sono state completate le attività del Progetto Pilota Piemonte, che dovrebbe portare nel 2007 alla regolarizzazione delle posizioni risultate dalla rilevazione condotta sul territorio. Allo scopo di agevolare il processo di regolarizzazione, Anas ha costituito un Tavolo Tecnico presieduto dalla Regione Piemonte - Assessorato ai trasporti e alla mobilità, nell'ambito del quale si sono svolti incontri con i rappresentanti del territorio che hanno portato alla condivisione di un percorso di regolarizzazione degli accessi sprovvisti di autorizzazione. Sempre nello stesso comparto, nel corso del 2006 è stato completato il progetto di rinnovo delle concessioni "*una tantum*" scadute (le concessioni per le quali era previsto il pagamento anticipato per l'intera durata ventinovenale della concessione) mediante attivazione di contratti allineati con quelli degli altri utenti, che prevedono il pagamento del canone su base annuale. Le attività di rilevazione dello stato del sedime sulla rete gestita, svolte di concerto con il Catasto Strade Anas coordinato dalla Condirezione Generale Tecnica sono state completate per 14 regioni su un totale di 21.

Per le altre voci di ricavo da autorizzazione e concessione sono state verificate le posizioni per le pose in fibra ottica, ed è stato sottoscritto un accordo con la società TowerCo allo scopo di valorizzare i siti in uso da parte di Anas per la realizzazione di torri *multi-client* per telefonia mobile. Nel comparto dei trasporti eccezionali a fine anno è stato messo a sistema il nuovo applicativo via web, che ha permesso agli operatori e alla Società un notevole risparmio di tempo e risorse nell'ambito della procedura di rilascio delle autorizzazioni. Le autorizzazioni per impianti pubblicitari sono cresciute ad un tasso superiore alla media degli anni precedenti.

Nel campo dei canoni da sub-concessioni, i ricavi sono passati da 5,0 a 5,5 €/milioni, al netto del canone concessorio versato dalla Strada dei Parchi SpA. L'evoluzione registrata è connessa agli effetti dei rinnovi delle concessioni su parte delle autostrade gestite.

Le operazioni di valorizzazione del patrimonio sono proseguite nel 2006 su due fronti. Da una parte è continuato il processo di revisione dei contratti di affitto per terreni e fabbricati, che ha portato ad un incremento dei ricavi di settore. In secondo luogo, nel 2006 sono stati elaborati progetti di valorizzazione di terreni per finalità logistiche (individuando un gruppo di progetti da avviare a rapida realizzazione) e sono state svolte attività volte ad individuare siti e progetti per nuove aree di servizio nonché per aree di sosta per autotrasportatori.

Attività internazionali

LE LINEE
STRATEGICHE E LE
ATTIVITÀ DELLA
DIVISIONE
INTERNATIONAL

Anas ha avviato il suo graduale processo di internazionalizzazione alla fine del 2003 e nel corso di questi anni è stata sempre più coinvolta dal Ministero delle Infrastrutture e dal Ministero degli Affari Esteri nelle attività istituzionali di loro competenza volte all'esportazione del Sistema Italia all'estero, in qualità di soggetto pubblico coordinatore nel settore infrastrutturale viario, a sostegno delle imprese italiane del settore stesso.

Nel 2006 le attività internazionali di Anas hanno riguardato soprattutto l'Iraq, il Corridoio VIII e il Venezuela, tutte foriere di sviluppi significativi.

IRAQ

Per quanto riguarda l'Iraq, a seguito del completamento, nel luglio 2005, del Piano Nazionale dei Trasporti iracheno da parte del CIITI Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq, composto da Anas, Ferrovie dello Stato/Italferr, Enac ed Enav, il Ministero degli Affari Esteri italiano ha affidato al CIITI – come conseguenza diretta del Piano – i seguenti nuovi contratti:

- contratto per la formazione dei funzionari iracheni che gestiranno il Piano dei Trasporti (dicembre 2005). Questo corso era inizialmente previsto nell'ambito del contratto relativo alla predisposizione del Piano ma il suo svolgimento non era stato possibile per motivi legati alla situazione particolare che sta attraversando l'Iraq. Contratto per lo svolgimento di un corso semestrale per la formazione di specialisti iracheni nel campo della pianificazione dei trasporti (marzo 2006).
- a seguito di una richiesta avanzata dalle autorità irachene, il Ministero degli Affari Esteri ha affidato al CIITI un secondo incarico aggiuntivo relativo alla organizzazione e svolgimento di un corso di formazione riguardante il tema della pianificazione dei trasporti, della durata di sei mesi il contratto per lo studio della rete di trasporto multimodale della regione sud dell'Iraq incluso lo studio della nuova configurazione dei porti iracheni, il progetto di fattibilità del nuovo porto di Al Faw, la progettazione fino al livello necessario per l'affidamento in gara e la predisposizione dei documenti di gara della linea ferroviaria di collegamento con il Kuwait (luglio 2006). L'importo del progetto è di €/milioni 2,25.

CORRIDOIO VIII

A seguito delle attività svolte nel corso del 2005, Anas è stata formalmente incaricata da parte del Segretariato di Bari per il Corridoio VIII di svolgere tutte le attività relative al supporto tecnico al Gruppo di Lavoro multinazionale finalizzato al miglioramento ed allo sviluppo del Corridoio VIII stradale. I progetti legati alla realizzazione del Corridoio VIII sono stati presentati con successo in occasione della Fiera del Levante, tenutasi a Bari a settembre 2006.

VENEZUELA

Anas, sin dal luglio 2004, sta portando avanti una serie di iniziative volte a far conoscere ed apprezzare la società in Venezuela ed a creare le premesse per l'acquisizione di commesse di ampio respiro tecnico ed economico. Nei primi mesi del 2006 ci si è in particolare dedicati allo sviluppo di diverse iniziative, fra cui le principali - nelle quali l'impegno di Anas non riguarderebbe direttamente la costruzione delle opere ma le attività di ingegneria e di controllo qualità - sono relative al Piano Nazionale per la Manutenzione Stradale, all'offerta non sollecitata per l'ammodernamento dell'autostrada Caracas-Aeroporto di La Guaira (circa 50 Km) e alla realizzazione del programma portuale dello Stato Zulia (Puerto Bolivar e Puerto Catatumbo ed infrastrutture viarie connesse). Proprio quest'ultima iniziativa, nel corso del mese di settembre 2006 ha subito una notevole accelerazione ed è attualmente in fase di definizione, con il cliente venezuelano, la relativa offerta tecnico-economica.

INDIA

Per quanto riguarda l'India (paese che il Ministero del Commercio Internazionale ha individuato come prioritario per l'anno 2007) a seguito della firma - ad ottobre 2005 - del "Memorandum di Intenti sul programma di cooperazione fra le amministrazioni stradali italiana (Anas SpA) e indiana (National Highways Authority of India - NHAI)" è stata formalizzata, a gennaio 2006, la costituzione del gruppo di lavoro misto previsto dall'art. 4 del Memorandum al fine di esaminare le aree tematiche di interesse comune (sistemi di esazione del pedaggio autostradale, gestione e manutenzione stradale e autostradale, *disaster management*, concessioni autostradali, criteri di aggiudicazione degli appalti di lavori, sviluppo della rete autostradale indiana) e conseguentemente identificare progetti specifici di possibile attuazione.

CINA

In merito alla Cina, Anas ha in corso di esame la possibilità di acquisire la concessione della gestione del tratto autostradale urbano, denominato Hetan Highway, di circa 22 Km di lunghezza, nella città di Urumqi (Regione Autonoma di Xinjiang). A tal fine è stata elaborata una prima bozza di *business plan* e relativa analisi di sensitività oggetto di esame della controparte cinese. Inoltre, dal 13 al 18 settembre 2006, Anas, su invito del Ministero delle Infrastrutture, ha preso parte alla Missione in Cina, cogliendo così l'occasione, tra l'altro, per promuovere Anas sul mercato cinese e per stabilire proficui contatti con gli interlocutori di interesse.

ALBANIA

Circa l'area balcanica, nel mese di febbraio 2006 Anas ha stipulato un Accordo di Cooperazione con il Gestore Stradale della Repubblica d'Albania. Si tratta di un accordo di durata quadriennale volto, tra l'altro, ad individuare le iniziative per il completamento e l'ammodernamento dell'itinerario stradale del Corridoio VIII (Porto di Durazzo, Tirana, Skopje, Sofia, Mar Nero). Ad aprile 2006 è stato costituito il previsto gruppo di lavoro.

SERBIA

Nel mese di marzo 2006 è stato firmato un Memorandum di Intenti di Cooperazione con l'ente stradale della Serbia della durata di quattro anni rinnovabili che rappresenta per Anas un'importante occasione di cooperazione e di partenariato e