

La SON è inoltre lo strumento informativo ed operativo che permette al CO.EM. (COordinamento EMergenza, struttura composta anche dal Coordinatore dell'Emergenza e l'U.O.E. - Unità Operativa di Emergenza) di affrontare le emergenze naturali, in stretto contatto con il Dipartimento di Protezione Civile e il Centro di Coordinamento Nazionale della Viabilità del Ministero dell'Interno.

In parallelo allo sviluppo delle normali attività di servizio della Sala Operativa Nazionale, nel secondo semestre 2005, si è registrata un'evoluzione tecnica che ha previsto 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 alle sale operative Compartimentale 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 rapporto alle esigenze di monitoraggio diretto delle tratte di rete più critiche o maggiormente 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 sulle seguenti tratte:

- ▶ Autostrada A3 Salerno Reggio Calabria;
- ▶ Grande Viabilità Triestina tra Sistiana Opicina e Padriciano;
- ▶ Autostrade siciliane A19 Palermo-Catania e A29 Palermo-Mazzara del Vallo;
- ▶ Tangenziale di Bari;
- ▶ Tangenziale di Lecce;
- ▶ Galleria del Colle di Tenda (Statale 20 tratto italiano e tratto francese, gestito dal Compartimento di Torino);
- ▶ Statale 24 e la Statale 335 in Val di Susa;
- ▶ Raccordo Autostradale Chieti Pescara.

In SON è stato già sperimentato con successo questo modello di trasporto dati con riferimento alle telecamere già installate sul GRA, ad alcune installazioni sulla SA-RC e sulla Tangenziale di Lecce. Negli sviluppi successivi l'obiettivo è quello di sistematizzare tale approccio, anche mediante lo sviluppo di un adeguato software di comunicazione e la razionalizzazione delle modalità di generazione dei flussi video.

In tale ambito va, infine, considerata la prospettiva di sviluppo di un sistema di monitoraggio avanzato in collaborazione con gli organi di Polizia Stradale, nell'ambito della convenzione di collaborazione stipulata tra Anas e il Ministero dell'Interno – Dipartimento Pubblica Sicurezza lo scorso Luglio 2005. Nell'ambito di questa

convenzione, è emersa infatti l'opportunità della realizzazione di un sistema di monitoraggio automatizzato del GRA, da effettuarsi mediante un maggior numero di telecamere da installare lungo tutto l'anello, e grazie ad un sistema di analisi automatizzata dei flussi video. Questo sistema di analisi è, attualmente, già in dotazione alla polizia, e consente il riconoscimento automatico di eventi come, ad esempio, un blocco improvviso di un veicolo, la rilevazione dell'abbandono di oggetti sulla carreggiata, riconoscimento automatico delle etichette distintive di trasporto merci pericolose per l'ambiente o altro.

La prospettiva di questo progetto risiede nella possibilità di disporre di uno strumento di monitoraggio avanzato, fornendo, in tempo reale, un puntuale sistema di conteggio e classificazione dei veicoli e producendo la generazione automatica di allarmi e avvisi in SON in conseguenza dell'attuazione di comportamenti non idonei da parte degli utenti. Questo strumento avrà, contemporaneamente, funzioni di monitoraggio degli eventi e ridurrà al minimo i tempi di intervento in casi di eventi che riguardino la mobilità contribuendo in maniera decisiva a migliorare la sicurezza sul tracciato, oltre a fornire dati utilizzabili ai fini progettuali per il dimensionamento della sezione tipo e del calcolo delle sovrastrutture.

#### **Il piano neve nazionale (la rete stradale ed autostrade in gestione diretta)**

L'Anas ha predisposto un piano per la gestione dell'emergenza sulla rete stradale e autostradale a gestione diretta. La società è parte attiva del Centro di Coordinamento Nazionale per la gestione delle situazioni di crisi della viabilità, il cui braccio operativo è interfacciato con la Sala Operativa Nazionale dell'Anas.

Per l'emergenza meteo l'Anas ha in mobilitazione 2.955 uomini divisi in squadre di intervento e 1427 mezzi, tra mezzi sgombero neve, lame, spargisale e frese; uomini e mezzi che, grazie a una capacità di intervento rapido ed un'esperienza ultra settancinquennale, intervengono spesso anche in ausilio alla viabilità provinciale e regionale.

In particolare per quanto riguarda l'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, che attraversa zone montane soggette a differenti fenomeni meteorologici, anche sulla base dell'esperienza del recente passato, l'Anas ha elaborato un nuovo piano neve ancora più dettagliato che potenzia ulteriormente i servizi prestati all'utenza.

L'obiettivo è stato quello di definire e coordinare tutte le iniziative da adottare nel caso in cui tratte autostradali della SA – RC siano interessate da eventi meteorologici tali da mettere in crisi la fluidità e la sicurezza della circolazione. Il piano d'intervento sul territorio è eseguito in collaborazione con tutti i soggetti istituzionali competenti in materia di pianificazione e gestione del traffico (Polizia Stradale, Comitati per la Viabilità, Prefetture, Regione, Province, Vigili del Fuoco, ecc.).

Sulla base della configurazione orografica ed altimetrica del tracciato della A3, e grazie ai dati storici disponibili, l'Anas ha individuato tratti a diverso rischio di innevamento (basso – medio – alto) per una lunghezza totale di circa 295 Km.

La struttura per l'esercizio e la manutenzione dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria è organizzata su tre centri di manutenzione, con sede rispettivamente a Salerno, Cosenza e Reggio Calabria, a loro volta suddivisi in 14 squadre di manutenzione, articolate su più turni per h 24 e facenti capo agli esistenti posti di manutenzione; presso i posti di manutenzione avviene lo stoccaggio del sale da disgelo.

L'attività di sgombero neve e spargimento di sale per disgelo è svolta dalle Squadre di "sorveglianza e pronto intervento" dell'Anas h 24.

Il personale in servizio è organizzato in squadre con un minimo di quattro unità, dislocate territorialmente al fine di garantire massima mobilità e tempestività d'intervento.

Il coordinamento avviene tramite la Sala Operativa dell'Anas di Cosenza, che contatta il personale di esercizio in servizio di ricognizione costante lungo l'autostrada. In caso di anomalie meccaniche o fermo dei mezzi, essi vengono riparati in loco dal personale Anas a mezzo di un'officina mobile su un furgone attrezzato.

La comunicazione tra tutti i soggetti interessati alla gestione delle emergenze viene condivisa prima di tutto da Anas e Polizia Stradale e riguarda, in particolare, il "codice di allerta neve".

Per assicurare adeguate azioni di coordinamento e di informazione tra la Polizia Stradale e Anas, il "piano d'intervento emergenza neve" è stato articolato in cinque fasi di allerta ed intervento, a seconda che le precipitazioni nevose siano:

- ▶ possibili;
- ▶ imminenti;
- ▶ in atto;
- ▶ intense in atto;
- ▶ intense in atto con blocco del traffico.

A seconda del codice relativo alla fase di allerta, è previsto l'elenco delle attività operative previste e/o già poste in essere; parallelamente è descritta la procedura per il funzionamento del sistema d'informazione.

Sono stati studiati itinerari alternativi, in caso di emergenza neve, da utilizzare in sostituzione del tracciato autostradale compreso nelle aree a rischio.

La comunicazione all'utenza è organizzata sia come informazione preventiva, sia come mezzo per gestire le emergenze.

Gli obiettivi fondamentali dell'attività d'informazione sono:

- informare gli utenti riguardo eventi/situazioni di crisi possibili lungo l'A3;
- informare gli utenti sui comportamenti da adottare in caso di emergenza neve;
- informare ed interagire con i media.

L'aggiornamento e la diffusione di notizie sulla viabilità durante le emergenze sono coordinate dai responsabili di Anas e Polizia Stradale e dalla Direzione Centrale Comunicazione dell'Anas.

Per la divulgazione delle notizie di competenza Anas, viene utilizzato prioritariamente il canale istituzionale CCISS, attraverso gli opportuni collegamenti tra la SOC di Cosenza, la Direzione Centrale Comunicazione e la struttura CCISS Anas presso il centro RAI di Saxa Rubra a Roma.

E' stato predisposto, in accordo con la Polizia Stradale, un piano di dislocamento dei mezzi di soccorso meccanico nei punti di particolare criticità.

Per quanto riguarda l'assistenza diretta agli utenti, Anas, Polizia Stradale e Prefetture competenti attivano il Dipartimento Regionale della Protezione Civile per gli interventi sul territorio da parte di associazioni di volontariato.

Contestualmente ed eventualmente l'Anas, attraverso la SON e l'Unità operativa per la gestione delle emergenze, informa il Dipartimento Nazionale di Protezione Civile.

Le Ferrovie dello Stato hanno dichiarato la disponibilità ad attivare, con preavviso di 24 ore, treni per trasporto auto, mezzi pesanti e passeggeri sulla tratta Battipaglia-Reggio Calabria, come modalità alternativa di collegamento in caso di eventi nevosi particolarmente estesi e persistenti.

Per Piano Neve Nazionale si intende la raccolta del "Piano Neve" che ogni Compartimento è tenuto a redigere entro la prima decade di ottobre. Successivamente questi piani, che naturalmente si diversificano a seconda delle connotazioni morfologiche, differenziazione dei punti critici e delle caratteristiche stradali ed autostradali di ogni compartimento, vengono trasmessi alla Direzione Centrale Lavori che verificando e coordinando l'attività periferica pone la documentazione a disposizione delle strutture interessate per la consultazione, tra le quali prioritariamente la Sala Operativa Nazionale che ne usufruisce per la gestione delle emergenze per precipitazioni nevose.

### **Catasto strade**

La Direzione Centrale Lavori nell'anno 2004 ha avviato le procedure concorsuali per l'ottenimento di un sistema di rilevamento automatizzato delle caratteristiche geometriche della rete in gestione attraverso tre appalti divisi geograficamente, centro-nord, centro-sud, isole.

L'attività è proseguita anche nel corso del 2005 ed i risultati definitivi si potranno ottenere nel 2006.

Il sistema rileverà la consistenza delle strade, l'indice di regolarità della pavimentazione, gli accessi, la pubblicità, gli impianti di carburanti, i ponti, i viadotti, le gallerie, la quota delle strade.

Il Sistema costituirà la base per una moderna ed efficiente gestione di beni concessi dallo Stato ad ANAS.

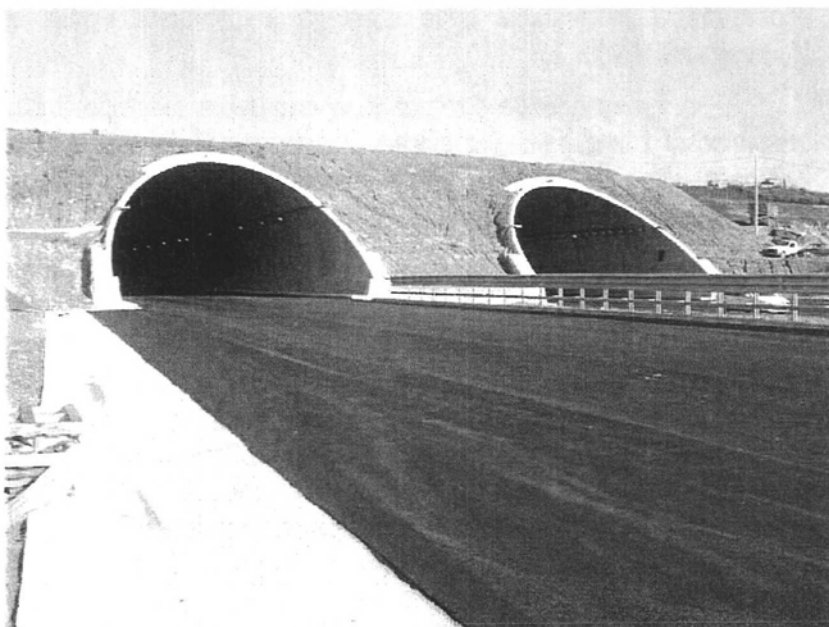
**Espropri**

Sulla base della nuova normativa relativa agli espropri la Direzione Centrale Lavori ha pubblicato un manuale di procedure applicative trasmesso a tutti gli uffici operativi dell'ANAS ed apprezzato anche in altre Amministrazioni pubbliche.

Detto manuale è esplicativo della nuova normativa e riporta gli schemi applicativi per le diverse procedure

Il risultato, raggiunto, è stato quello di aver creato un manuale di preziosa collaborazione per tutti gli «addetti ai lavori» in grado di soddisfare le più minute esigenze derivanti dalle problematiche di prima attuazione delle nuove norme in materia di espropriazioni.

La nuova procedura è attualmente disponibile sul portale ANAS.



A3 Galleria Serralunga

---

### *Grandi Infrastrutture del Mezzogiorno*

LE ATTIVITÀ DELLA  
DIREZIONE  
CENTRALE GRANDI  
INFRASTRUTTURE  
DEL MEZZOGIORNO

La Direzione Centrale Grandi Infrastrutture del Mezzogiorno ha dirette competenze su tutte le attività inerenti l'esecuzione dei lavori di ammodernamento dell'Autostrada Salerno – Reggio Calabria e della SS 106 "Ionica", nonché su quelle relative alla manutenzione straordinaria ed ordinaria dell'Autostrada Salerno – Reggio Calabria.

Nel corso dell'anno 2005 è stato predisposto lo schema dell'organizzazione della Direzione e degli Uffici periferici, approvato nel maggio 2005 dal Consiglio d'Amministrazione, organigramma che è allo stato in via di discussione con le Organizzazioni Sindacali.

La Direzione è 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 da perseguire e perseguiti nel corso del 2005 sono quelli di:

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

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

L'AUTOSTRADA  
SALERNO-REGGIO  
CALABRIA

L'Autostrada Salerno – Reggio Calabria, con i suoi 443 km di lunghezza, è l'unica arteria di scorrimento che, attraverso i territori campani, lucani e calabresi, collega la Sicilia alla grande rete autostradale del nord, italiana e europea.

All'avvio dei lavori di ammodernamento l'Autostrada risultava essere costituita da una piattaforma a due carreggiate con banchina inadeguata e senza corsia di emergenza; i lavori di ammodernamento prevedono l'adeguamento alla norma 1b del CNR/80 dal km 2+500 al km 53+000, con tre corsie di marcia e corsia d'emergenza, e alla norma 1a del CNR/80 dal km 53+000 al km 443+000, con due corsie di marcia oltre l'emergenza.

La realizzazione dell'ammodernamento dell'Autostrada, nella seconda metà degli anni novanta, fu concepita suddividendo l'intero asse autostradale, della lunghezza di 445 chilometri circa, in lotti successivi e prevedendo, nelle progettazioni allora avviate, l'adeguamento in sede, vista la richiesta avanzata dagli Enti Territoriali e di Tutela Ambientale di contenere al minimo ogni ulteriore consumo del territorio.

I lavori d'ammodernamento prevedono quale assetto finale dell'autostrada:

- ▶ per il tratto Salerno (km. 0+000) - Sicignano degli Alburni (km 53+800) una sezione autostradale con 3 corsie di marcia più quella di emergenza;
- ▶ per il tratto Sicignano degli Alburni (km 53+800) - Reggio Calabria (km. 442+900) una sezione autostradale con 2 corsie di marcia più quella di emergenza.

Alla fine dell'anno 2001 fu approvata la Legge n° 443/2001 ("Legge Obiettivo") per la realizzazione delle infrastrutture tra le quali è stata annoverata anche l'autostrada Salerno-Reggio Calabria e successivamente è stato emanato il decreto legislativo n° 190 del 20.8.2002 per l'attuazione della Legge 21/12/ 01 n° 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale".

Il decreto ha introdotto, quale norma di attuazione della legge, la possibilità di affidare ad un *General Contractor* la realizzazione con qualsiasi mezzo delle opere o parti di opere previste nella stessa "Legge Obiettivo".

Con riferimento al nuovo quadro normativo delineatosi, l'ANAS Spa ha portato a compimento la fase di riorganizzazione degli interventi che prevede, ad oggi, l'accorpamento di più lotti in 7 Macrolotti, da affidare al *General Contractor*, ed il mantenimento di lotti singoli da affidare, nella maggior parte dei casi, con il metodo dell'Appalto Integrato.

Si tratta di un programma ed uno sforzo mai conosciuto prima e che ha pochi eguali per l'estensione dell'intervento, pari a circa 445 chilometri, e per l'impegno finanziario.

Per far fronte a questo impegnativo programma, l'ANAS Spa ha creato, nel luglio del 2003, una struttura interna dedicata esclusivamente all'esecuzione dei lavori di ammodernamento dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria ed all'esercizio della stessa, istituendo la Direzione Grandi Infrastrutture del Mezzogiorno, così ribadendo i principali obiettivi da raggiungere:

- ▶ governare le tematiche tecniche ed amministrative dei lotti già appaltati, alcuni dei quali caratterizzati dall'interruzione dei lavori per rescissioni contrattuali;
- ▶ riaffidare i lavori relativi alle rescissioni contrattuali;

- ▶ accelerare l'esecuzione dei lavori in corso;
- ▶ definire i contenziosi;
- ▶ applicare il nuovo strumento contrattuale del *General Contractor*.

Per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, si è quindi prodotta un'accelerazione delle progettazioni, degli appalti e dei lavori sia grazie all'utilizzazione dello strumento del *General Contractor*, 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 6,318 €/miliardi, 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 che 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 possibilità di validi percorsi alternativi.

Lo stato dell'arte ad oggi del progetto generale d'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria (lavori in progettazione, in appalto ed in corso) è rappresentato visivamente nella Carta Stradale "Stato dell'arte dei lavori di ammodernamento ed adeguamento", nonché riassunto nella Tabella "Quadro generale dello stato dell'arte".

Risultano complessivamente previsti 46 interventi, suddivisi in 7 Macrolobi e 38 Lotti.

Attualmente i lavori ultimati, in corso o in appalto sull'autostrada, impegnano 310 Km della stessa, pari a circa il 72% dell'intero tracciato. Di questi 310 Km, 121 km sono ad oggi ultimati e fruibili, mentre si prevede di rendere disponibili agli utenti altri 40 km circa entro il primo trimestre del 2007.

Per tutti i lavori ad oggi in corso o in appalto è ragionevole prevedere l'ultimazione, in sequenza, entro il 2009.

Gli stanziamenti ad oggi resi disponibili ammontano a circa 6,318 €/miliardi, mentre per il completamento dell'adeguamento per le tratte ancora da progettare e/o da appaltare sono ancora necessari circa 2,640 €/miliardi.

#### MACROLOTTO N°1

Il macrolotto n° 1 è compreso tra il Km 53+800 (svincolo di Sicignano degli Alburni incluso) ed 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 ad €/milioni 597.

In data 17 ottobre 2003 è avvenuta la consegna delle attività e dei lavori al *General Contractor* aggiudicatario C.M.C. s.c.r.l. – Ravenna - per l'importo netto di €/milioni 445 per lavori e la loro ultimazione è prevista per la seconda metà del 2007.

Dopo la consegna e 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 marzo del 2006, i lavori sono in corso su tutta l'estesa del Macrolotto ed hanno raggiunto la produzione di circa 190 €/milioni.

**MACROLOTTO N°2**

Il macrolotto n° 2 è compreso tra il Km 108+000 (svincolo di Padula-Bonabitacolo escluso) ed il Km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso), ha una lunghezza complessiva di 31,000 Km e l'importo lordo dell'investimento è pari a 1.039 €/milioni.

I lavori, per un importo lordo di € 789 €/milioni, sono oggetto di una gara bandita all'inizio dell'anno 2005 ed in via di conclusione.

**MACROLOTTO N°3**

Il macrolotto n° 3 è compreso tra il Km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso) ed 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 1.121 €/milioni.

È in corso di avanzata esecuzione la progettazione definitiva a cura della Direzione Centrale di Programmazione e Progettazione dell'ANAS, progettazione che verrà sottoposta all'approvazione del CIPE per il finanziamento.

**MACROLOTTO N°4A**

Il macrolotto n° 4a è compreso tra il Km 259+700 (svincolo di Cosenza escluso) ed 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 531 €/milioni.

È in corso di avanzata esecuzione la progettazione definitiva a cura della Direzione Centrale di Programmazione e Progettazione dell'ANAS, progettazione che verrà sottoposta all'approvazione del CIPE per il finanziamento.

**MACROLOTTO N°4B**

Il macrolotto n° 4b è compreso tra il Km 286+000 (svincolo di Astili-Grimaldi escluso) ed il Km 304+200 (svincolo di Falerna incluso), ha una lunghezza complessiva di 18,200 Km e l'importo lordo dell'investimento è pari a 445 €/milioni.

I lavori, per un importo lordo di 337 milioni di euro, sono oggetto di una gara aggiudicata in data 28.12.2005 e sono in corso di contrattualizzazione.

**MACROLOTTO N°5**

Il 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 è pari a 1.034 €/milioni.

In data 12 luglio 2004 è avvenuta la consegna delle attività al *General Contractor* aggiudicatario ATI Impregilo & Condotte d'Acqua – Roma - per l'importo netto di 775 €/milioni per lavori e la loro ultimazione è prevista per la fine dell'anno 2008.

Dopo la consegna e espletate le attività propedeutiche (espropri, bonifiche belliche, eliminazione interferenze, autorizzazioni antimafia, etc.) ed approvato il progetto esecutivo redatto dal *General Contractor*, i cantieri di lavoro hanno avuto concreto inizio all'inizio dell'anno 2006 ed, al marzo, i lavori sono in corso su parte dell'estesa del Macrolotto.

## MACROLOTTO N°6

Il macrolotto n° 6 è compreso tra il Km 423+300 (svincolo di Scilla incluso) ed il Km 442+920 (svincolo di Reggio Calabria incluso), ha una lunghezza complessiva di 19,620 Km e l'importo netto dell'investimento è pari a 601 €/milioni.

Nel luglio 2004 è avvenuta la consegna delle attività al *General Contractor* aggiudicatario ATI Impregilo & Condotte d'Acqua - Roma - per l'importo netto di 432 €/milioni per lavori, la cui ultimazione è prevista per la fine dell'anno 2009.

Sono in corso le attività propedeutiche (espropri, bonifiche belliche, eliminazione interferenze, autorizzazioni antimafia, etc.) e la redazione del progetto esecutivo da parte del *General Contractor*, e l'inizio delle opere è previsto per l'estate dell'anno in corso.

LAVORI  
SULL'AUTOSTRADA  
SALERNO-REGGIO  
CALABRIA  
EFFETTUATI NEL  
2005

Nell'anno 2005 si sono avuti in esecuzione n° 11 Lavori, di cui due consegnati ed uno completato nel corso dell'anno, per un importo netto totale dei lavori di 906 €/milioni.

Sono state consegnate le attività dei Macrolotti n° 5 e n° 6 di cui si prevede l'avvio dei lavori nel primo semestre 2006 per un importo pari ad 1.186 €/milioni.

Sono state o sono in via di esperimento n° 5 gare per lavori, di cui una relativa al macrolotto n° 4b, per l'importo totale dei lavori a base d'asta di 1.483 €/milioni, lavori che potranno essere consegnati nel corso del 2006.

Nel corso dell'anno la Direzione ha intensificato l'attività di controllo sui lavori in corso di esecuzione.

È in corso d'esecuzione un programma di interventi straordinari di ammodernamento per una radicale razionalizzazione dell'arteria in termini di sicurezza e scorrevolezza del traffico.

Si è proceduto alla rimodulazione del piano di manutenzione Straordinaria previsto nel Contratto di Programma Triennale 2003-2005 per un importo complessivo di 44 €/milioni per interventi di manutenzione straordinaria, adeguamento impiantistica galleria, pavimentazioni i cui lavori sono stati tutti posti in gara ed aggiudicati dall'Ufficio di Cosenza.

Inoltre è stato approvato, appaltato e posto in esecuzione il piano di Manutenzione Ordinaria per un importo complessivo pari 15 €/milioni.

LA S.S. 106  
"IONICA"

La S.S. 106 "Ionica", con i suoi 491 km di lunghezza, rappresenta uno dei principali itinerari della rete stradale di grande comunicazione dell'Italia meridionale. La stessa 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.

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 prevederà l'adeguamento al tipo B del DM 05.11.2001.

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

Per i lavori di ammodernamento della SS 106 "Ionica", nel corso del 2005, sono stati aggiudicati definitivamente n. 3 interventi, di cui n. 2 Macrolotti affidati ad un *General Contractor* (Macrolotto n° 2 - Catanzaro e Macrolotto n°1 - Locri) e n. 1 Appalto Integrato, per un importo complessivo pari ad €/milioni 1.324.

Dei succitati lavori sono state consegnate le attività (definizione delle interferenze, espropri, protocollo di legalità, allestimento aree di cantiere, progettazione esecutiva, etc.) ed è previsto l'inizio concreto dei lavori entro il primo semestre del 2006.

Un ulteriore lavoro dell'importo a base d'asta di 98 €/milioni è stato posto in gara e dello stesso è stata effettuata l'aggiudicazione provvisoria.



A3 Salerno – Reggio Calabria

Tratta Salerno - Sicignano

---

### ***Attività rivolte al mercato***

Le tradizionali attività a reddito generatrici di ricavi da mercato hanno confermato, anche per il 2005 come già negli esercizi precedenti, un andamento in sensibile crescita.

I ricavi sono relativi a: royalties per concessioni autostradali, concessioni di attraversamenti e accessi, concessioni dei siti per telefonia mobile, diritti di posa della fibra ottica, concessioni per pubblicità, trasporti eccezionali ed altre categorie residuali.

Come noto, con provvedimento del 09/04/04, ANAS ha disposto una procedura di sanatoria concedendo la possibilità di richiedere entro il 30 giugno 2004, termine prorogato con successivo provvedimento al 31/01/05, la regolarizzazione agevolata degli accessi stradali realizzati abusivamente e soggetti al rilascio di una concessione o di una autorizzazione.

La procedura di regolarizzazione degli accessi ha consentito un significativo incremento delle posizioni fatturate, anche se rimane molto elevato il numero delle posizioni abusive.

Poiché la procedura di sanatoria non ha consentito l'individuazione totale degli abusivi, la Società, nel corso del 2005, ha avviato un Progetto Pilota denominato "Censimento Piemonte" conferendo l'incarico ad una società esterna di individuare, mediante sopralluoghi specifici, gli abusivi.

Infatti, nella sola regione Piemonte, sono stati individuati circa 2.700 abusivi.

A tutt'oggi, risultano censite e regolarmente fatturate circa 70.000 posizioni per accessi e attraversamenti, che generano un introito per ANAS su base annuale di circa 13,1 €/milioni. Le attuali posizioni fatturate, per effetto delle attività in corso, potrebbero essere incrementate notevolmente nel prossimo futuro.

I proventi per licenze e concessioni, che comprendono, oltre ad accessi ed attraversamenti, i canoni per le stazioni di servizio, i siti di telefonia mobile ed i cavi in fibra ottica, sono complessivamente incrementati del 7,4%, passando da 22,63 a 24,30 €/milioni.

L'importo dei Canoni da sub concessioni su AS, pari a Euro/milioni 60,6 nel 2004 (€/milioni 55,9 per Proventi da concessioni A24-A25 della Strada dei Parchi S.p.A e €/milioni 4,7 dai Canoni da sub concessioni su altre autostrade), è passato a 60,9 €/milioni (55,9 €/milioni per Proventi da concessioni A24-A25 della Strada dei Parchi S.p.A e 5,0 €/milioni dai Canoni da sub concessioni su altre autostrade). L'incremento è conseguenza principalmente delle nuove convenzioni di concessioni stipulate con le Società Concessionarie Autostradali, in base alle quali l'Anas percepisce il 2% dei proventi percepiti dai terzi sub-concessionari.

La componente finanziaria del canone sulla concessione Strada dei Parchi è stato riclassificato in bilancio tra i proventi finanziari, come illustrato nella nota integrativa.

I proventi relativi ai trasporti eccezionali sono passati da 5,2 a 5,3 €/milioni. L'incremento è imputabile alle maggiori richieste di autorizzazione presentate dagli utenti.

I ricavi da pubblicità su strade statali sono incrementati del 16%, passando da 8,5 a 9,9 €/milioni, in conseguenza dell'impegno promozionale profuso dalla Società.

Il decremento della voce Altri ricavi è dovuto principalmente alla voce Vendita di materiali e beni, pari a oltre 6 €/milioni nel 2004 e ridottasi a 1,5 €/milioni nel 2005, relativa alla vendita di materiale di risulta e di materiale pregiato che l'Anas recupera quando effettua gallerie, svincoli, ecc. e li rivende alle imprese di costruzioni.



—Strada Statale 131 Carlo Felice

---

### *Attività internazionali*

LE LINEE  
STRATEGICHE E LE  
ATTIVITÀ DELLA  
DIVISIONE  
INTERNATIONAL

Si illustrano sinteticamente di seguito le principali attività svolte dalla Divisione International, nel corso del 2005 e nei primi mesi del 2006.

Tenendo presente che:

- il 2003 è stato l'anno di avvio dell'internazionalizzazione dell'ANAS e di nascita della Divisione International,
- il 2004 è stato quello dello start-up delle iniziative (volte principalmente alla creazione di una rete di contatti ed alla promozione dell'ANAS e delle sue attività all'estero) e del raggiungimento dei primi risultati,

si può affermare che il 2005 è stato l'anno in cui:

- sono state sviluppate e consolidate le principali iniziative avviate nel 2004;
- sono state individuate e sviluppate nuove iniziative volte alla cooperazione anche di tipo istituzionale;
- è stata avviata la partecipazione alle gare bandite da enti di finanziamento in ambito europeo ed extra-europeo.

I principali risultati conseguiti riguardano l'Iraq, il Venezuela, l'India, la Federazione Russa, l'Albania. Maggiori dettagli vengono forniti di seguito.

IRAQ

Le attività relative al Piano Nazionale dei Trasporti dell'IRAQ - oggetto del contratto affidato nel settembre 2003 da parte del Ministero degli Affari Esteri italiano (MAE) al "Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq" (CIITI) composto da ANAS, Ferrovie dello Stato/Italferr, ENAC ed ENAV - sono state completate nel mese di luglio 2005.

Recentemente il Ministero Affari Esteri (MAE) ha affidato al CIITI un incarico aggiuntivo per l'effettuazione di un corso di formazione di tre settimane per i funzionari iracheni che gestiranno il Piano predisposto dallo stesso CIITI.

Inoltre, il MAE ha in corso di affidamento al CIITI un ulteriore incarico per lo svolgimento di un corso di formazione riguardante il tema della pianificazione dei trasporti, della durata di sei mesi. Il valore del relativo contratto è di 1 milione di euro.

Infine, è emersa la possibilità che il MAE stesso finanzi un ulteriore progetto da affidare al CIITI relativo allo studio della rete di trasporto multimodale della regione sud dell'Iraq incluso lo studio della nuova configurazione dei porti iracheni nonché lo studio di fattibilità, la progettazione per l'affidamento in gara e la predisposizione dei documenti di gara della linea ferroviaria di collegamento con il Kuwait. L'importo stimato del progetto è di 2,6 €/milioni.

## CORRIDOIO VIII

Facendo seguito ad una specifica richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e nell'ambito della collaborazione con il Segretariato di Bari del Corridoio VIII, l'ANAS ha formulato una proposta per lo sviluppo di un Master Plan relativo alla pianificazione/realizzazione dell'intero itinerario stradale del Corridoio VIII che - recependo e tenendo conto dello stato di avanzamento delle attività di progettazione e di costruzione inerente l'itinerario stesso - consenta, tra l'altro, l'avviamento con procedura accelerata di progetti prioritari secondo criteri di omogeneizzazione ed ottimizzazione complessiva inerenti la realizzazione dell'opera.

La proposta ha raccolto l'interesse degli Stati coinvolti.

In data 18 luglio 2005 è stata confermata la disponibilità dell'ANAS a partecipare al gruppo di lavoro multinazionale per l'individuazione degli interventi prioritari in campo stradale nell'ambito del Corridoio VIII e le relative problematiche d'inquadramento nel complesso delle opere previste per l'intero Corridoio.

Nel mese di settembre 2005 l'ANAS ha effettuato il rilievo sul campo della situazione attuale dell'intero corridoio (circa 900 km) i cui risultati sono stati presentati in ambito MIT e in ambito *Steering Committee* del Corridoio VIII ed hanno costituito la base per la messa a punto di una proposta di sviluppo e rapida messa in esercizio del Corridoio.

Al riguardo il MIT, in data 14 novembre, ha confermato ufficialmente l'intenzione di avviare il progetto finalizzato al miglioramento della percorribilità del Corridoio VIII stradale che sarà sviluppato dal citato gruppo di lavoro internazionale indicando l'ANAS come soggetto coordinatore del gruppo stesso.

In aggiunta si stanno esplorando ulteriori possibili fonti di finanziamento per la prosecuzione delle attività progettuali ed particolare per avviare un piano di sviluppo e rapida messa in esercizio del Corridoio. La strategia di questo piano di sviluppo, che è stata illustrata nel corso di un seminario organizzato dall'Ambasciata Italiana in Albania, tenuto a Tirana nel mese di ottobre 2005, è stata messa a punto anche sulla base delle risultanze del sopralluogo citato e prevede interventi di carattere tecnico stradale e interventi dedicati all'organizzazione della logistica.

## VENEZUELA

L'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.

Tra queste, le principali riguardano:

- la concessione per la costruzione e gestione del nuovo ponte sul Lago di Maracaibo (Stato Zulia) e per la ristrutturazione del ponte esistente (importo: circa 600 ML USD);
- il Piano Nazionale per la Manutenzione Stradale;
- l'offerta non sollecitata per il nuovo collegamento tra Caracas e l'aeroporto di La Guaira (circa 50 km). Si tratta di un importante intervento di progettazione, direzione lavori, costruzione, gestione e manutenzione decennale di un

complesso di opere che garantiranno un collegamento stabile e sicuro tra Caracas e La Guaira. Il valore complessivo dell'intervento non è ancora stato definito ma si aggira intorno ai 600-700 ML USD.

In tutte le iniziative sopra descritte, l'impegno dell'ANAS non riguarderà la costruzione delle opere.

Inoltre, sono stati stabiliti contatti con il principale consorzio di imprese italiane che opera in Venezuela (Ghella, Astaldi, Impregilo) con cui è stato firmato nel mese di aprile 2006 un accordo quadro di coordinamento e cooperazione finalizzato a garantire il massimo effetto del "Sistema Italia" in Venezuela.

ASSOCIAZIONE  
DEGLI STATI DEI  
CARAIBI (AEC)

Il 29 giugno 2005 è stato ratificato il Memorandum di Intesa tra l'Associazione degli Stati dei Caraibi (AEC) e l'ANAS firmato il 22 giugno presso l'Ambasciata Italiana a Caracas inerente il settore del disaster management applicato alle infrastrutture e volto, in particolare, alla messa in atto di progetti di assistenza e formazione per la prevenzione e la mitigazione degli effetti dei disastri naturali sulle infrastrutture stradali, nonché per il recupero delle opere stradali danneggiate.

Ad ottobre 2005 è stato inoltrato il previsto documento tecnico-metodologico-economico che descrive le modalità di assistenza tecnica che l'ANAS potrà fornire all'AEC in attuazione del suddetto Memorandum (progetto: "Integrated Road Disaster Management Project" – durata prevista: 30 mesi – importo: 3.8 Milioni di Euro). Tale documento è stato approvato nel corso della XIII riunione del Comitato Speciale dei Trasporti dell'AEC (24 - 25 ottobre 2005). La AEC ha quindi inoltrato al MAE italiano la relativa richiesta di finanziamento a valere sui Trust Funds BID nell'ambito dei rapporti di cooperazione tra l'Italia e la stessa AEC.

In data 30/11/05 il MAE ha ufficialmente comunicato all'ANAS di avere approvato la proposta dal punto di vista tecnico ed ha comunicato che il finanziamento della stessa sarebbe stato, a breve, posto all'approvazione del Comitato Direzionale dello stesso Ministero. Si è in attesa di comunicazioni al riguardo.

INDIA

Ad aprile 2005 l'ANAS ha preso parte ad una missione in India organizzata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Confindustria, nel corso della quale sono stati stabiliti i primi contatti con gli enti stradali ed autostradali indiani.

Dal 17 al 22 settembre 2005 l'ANAS ha partecipato alla citata missione approfondendo i contatti stabiliti e raccogliendo il vivo interesse mostrato da parte indiana nei confronti dell'esperienza ANAS nel campo della gestione delle concessioni autostradali e nelle attività di "operation & maintenance" di tratte stradali e autostradali.

In data 5 ottobre 2005, è stato firmato presso l'ANAS il "Memorandum di Intenti sul programma di cooperazione fra le amministrazioni stradali italiana e indiana". Nel mese di gennaio 2006 è stata formalizzata la costituzione del gruppo di lavoro misto previsto dall'art. 4 del Memorandum.

Nel mese di novembre 2005, la NHAI ha inoltrato all'ANAS una richiesta di consulenza/assistenza in campo stradale/autostradale. A tal riguardo è stato