

Audizione sulla Sicurezza Stradale

**COMMISSIONE VIII
SENATO DELLA REPUBBLICA**

Intervento del Presidente dell'ANAS Dott. Pietro Ciucci

- 1. Introduzione**
- 2. Il disegno di legge 1720 e connessi recante "Disposizioni in materia di sicurezza stradale"**
- 3. Il ruolo dell'ANAS per la sicurezza stradale**
- 4. La centralità strategica della manutenzione**
- 5. Conclusioni**

Roma, 3 novembre 2009

1. Introduzione

Signor Presidente, Onorevoli Senatori,

Ogni giorno in Italia, secondo le ultime rilevazioni dell'Istat, si verificano in media 633 incidenti stradali, che provocano la morte di 14 persone e il ferimento di altre 893 (relazione ISTAT DEL 20.11.2008 – periodo di riferimento anni 2000-2007).

Nonostante il calo degli incidenti mortali registrato dal 2001 ad oggi, a seguito delle modifiche del codice della strada, in Italia il raggiungimento dell'obiettivo sancito dal Trattato di Lisbona di dimezzare le vittime entro il 2010 appare ancora lontano, anche se nel nostro Paese, nel periodo 2001-2008, si è registrato un decremento del 33% degli incidenti mortali, come ha dichiarato di recente

il vice presidente della Commissione Europea e Commissario ai Trasporti On. Antonio Tajani alla Conferenza del Traffico e della Circolazione di Riva del Garda. Un risultato migliore della stessa media europea, che è stata del 28%.

Siamo convinti che il successo di qualsiasi politica volta ad innalzare i livelli di sicurezza, riportando all'interno di statistiche fisiologiche il numero delle vittime per incidenti automobilistici, passi necessariamente attraverso uno sforzo congiunto e coordinato di più Istituzioni e di più Enti.

Per questo motivo, c'è bisogno di costruire un grande accordo tra i tanti soggetti ed organismi che attualmente partecipano alle politiche sulla sicurezza stradale: la Polizia Stradale, le Forze dell'Ordine, i Comuni, le Province, le Aziende automobilistiche, le Concessionarie autostradali,

la Fondazione Ania, le Associazioni di categoria, le Associazioni di Cittadinanza, le Onlus, le Organizzazioni di soccorso, l'Aci, la Croce Rossa Italiana etc.

L'ANAS condivide pienamente gli obiettivi perseguiti dalla proposta di legge n° 1720 all'esame della VIII Commissione per l'innalzamento dei livelli di sicurezza stradale, sotto vari profili, sia comportamentali che strutturali.

Voglio quindi esprimere il mio personale apprezzamento al Presidente della Commissione, Senatore Luigi Grillo, e a tutti i membri per la sensibilità dimostrata su questo tema.

L'ANAS condivide altresì la necessità di una riforma organica del codice della strada, con

una struttura ispirata a criteri di maggiore sinteticità, semplicità e chiarezza e che tenga conto delle diverse specificità della parte relativa alle strade e alla segnaletica e della parte relativa ai comportamenti. L'ANAS, infatti, ha partecipato attivamente ai lavori del tavolo istituito nel dicembre 2008 dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteoli, che al fine principale di perseguire la massima sicurezza ha individuato quattro macro-aree di intervento (l'uomo, il veicolo, la strada e la circolazione) e si pone fra l'altro l'obiettivo di semplificare le procedure, di delegificare le norme tecniche e di prevedere un meccanismo di veloce recepimento delle modifiche e delle direttive europee e modalità flessibili di adeguamento della normativa.

2. Il disegno di legge 1720 recante "Disposizioni in materia di sicurezza stradale"

Ringrazio il Senato della Repubblica per aver consentito all'ANAS in questa autorevole sede di esprimere la sua opinione su alcuni aspetti di tale proposta normativa che pur interessando l'ANAS nel suo complesso riveste particolare interesse per quanto previsto negli articoli 3, 18, 28, 34, 40 e 45.

Si evidenzia con soddisfazione il recepimento nel comma 2 dell'art. 3 del disegno di legge 1720 della problematica afferente il disallineamento tra l'art. 23, comma 7, del Codice della strada e l'art. 2, comma 10, del relativo Regolamento di Esecuzione circa l'installazione di mezzi pubblicitari lungo le strade costituenti Itinerario Internazionale carenti delle caratteristiche geometriche e

funzionali minime e massime individuate nella Legge 922 del 1980.

Il testo del disegno di legge recepisce la proposta presentata da ANAS al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, proposta volta anche ad evitare ulteriori contenziosi con gli operatori del settore della pubblicità stradale, consentendo l'installazione dei mezzi pubblicitari sulle strade di tipo C, salvo qualora sussistano comprovate ragioni di garanzia della sicurezza per la circolazione stradale da individuare con Decreto Ministeriale.

Nell'attuazione delle procedure di rimozione dei cartelli pubblicitari abusivi, il personale ANAS, che è organo di polizia stradale ma ovviamente non riveste altre funzioni di polizia (giudiziaria, di sicurezza, ecc.), incontra seri ostacoli di natura giuridico-pratica allorquando i cartelli sono su fondo privato. Non sarebbe perciò

inopportuno esplicitare, nella disciplina di tali procedure (art. 23 commi 13-bis e segg.) e limitatamente a tali finalità, una sussistenza del potere di accesso sul fondo privato in capo a tutti gli Organi di polizia stradale di cui all'art. 12 C.d.S.

Analoga soddisfazione viene rappresentata in merito a quanto evidenziato da ANAS circa l'esigenza di apportare integrazioni all'art. 24 del Codice della strada relativamente alle Pertinenze di Servizio lungo la rete autostradale.

Infatti, il medesimo art. 3 del DdL 1720, al comma 4, prevede che le predette Pertinenze di Servizio debbano essere previste dai progetti dell'ente proprietario nel rispetto delle vigenti disposizioni in materia di affidamento dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti, d'intesa con

le Amministrazioni regionali per i profili di loro competenza.

Si evidenzia peraltro che detta modifica non esclude la possibilità a soggetti terzi di individuare e realizzare pertinenze di servizio su siti diversi da quelli individuati dall'ente proprietario o gestore dell'autostrada.

La modifica proposta da ANAS al comma 5 dell'art. 24 del Codice della Strada prevedeva l'inserimento, dopo le parole "... soggetti diversi dall'ente proprietario" delle parole "fatta eccezione per le autostrade".

Si ritiene opportuno reiterare la proposta di integrazione del comma 5 del citato art. 24 al fine di evitare potenziali realizzazioni di ulteriori Aree di Servizio lungo la rete autostradale in attuazione di quanto previsto dal comma 17 dell'art. 83 bis della Legge 133 del 2008, realizzazioni che potrebbero essere dettate da interessi di esclusiva natura economica e quindi

non finalizzate all'assistenza dell'utenza autostradale.

L'introduzione del comma 12-bis all'art. 142 del Codice della Strada, previsto dall'art. 18 di questa proposta di legge, (attribuzione dei cosiddetti "proventi da autovelox" all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento), è vista senz'altro con favore da ANAS.

Infatti, limitatamente a queste fattispecie - e cioè: «accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità (...) attraverso l'impiego di apparecchi o sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni (...)» - ritornerebbe il principio, presente nei Codici della Strada precedenti all'attuale, della destinazione dei proventi contravvenzionali a finalità di

miglioramento stradale. Principio di indubbia valenza etica, nella misura in cui, agli occhi della collettività, è resa immediatamente percepibile non solo una generica finalità di deterrenza dell'irrogazione della sanzione, ma, cosa ancora più importante, l'utilità sociale dell'assoggettamento a sanzione di comportamenti irregolari.

In modo particolare, inoltre, voglio soffermarmi sull'articolo 34 della proposta di legge 1720.

Riguardo a detto articolo, relativo agli obblighi degli enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade, l'ANAS concorda con l'obiettivo posto dal secondo comma di tale articolo, che è volto ad individuare con decreto ministeriale "le tipologie d'interventi" da adottare sulle strade ed autostrade sulle quali si registrano i più alti tassi di incidentalità e sulle quali effettuare interventi immediati atti a

migliorare la sicurezza stradale attraverso la sostituzione della segnaletica obsoleta o danneggiata, delle barriere di sicurezza obsolete o danneggiate, alla sistemazione, al ripristino e al miglioramento del manto stradale, e all'utilizzo di strumenti e dispositivi atti a migliorare la sicurezza della circolazione stradale.

Desti perplessità, tuttavia, il contenuto del primo comma del medesimo articolo, in quanto è stato già rilevato che gli stanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade (almeno per quanto riguarda la rete nazionale gestita dall'ANAS) con difficoltà consentono di mantenere un livello adeguato di sicurezza sull'intera rete.

Il programma di ammodernamento delle barriere di sicurezza, nonostante la previsione di nuove entrate derivanti dalla destinazione del 5% delle sanzioni amministrative pecuniarie ai

sensi dell'art. 28, comma 1, lettera a), del disegno di legge di cui trattasi, risulterebbe comunque di considerevole impatto economico per l'ANAS attesa l'esistenza, lungo l'attuale rete stradale gestita, di un considerevole sviluppo lineare di barriere in esercizio da lungo tempo e, quindi, potenzialmente obsolete, atteso inoltre che detti ulteriori fondi economici dovrebbero essere utilizzati anche per il ripristino ed il miglioramento delle pavimentazioni.

È altresì necessario stabilire un congruo periodo di tempo durante il quale, in considerazione delle somme stanziare, si dovrà procedere alla graduale esecuzione dei lavori di cui sopra.

Un'ulteriore considerazione: l'attuale formulazione dell'art. 28 destina al Ministero delle infrastrutture il 20% del totale annuo dei proventi contravvenzionali per la realizzazione di interventi del Piano sicurezza stradale.

Di questo 20%, un quarto va alla segnaletica; un quarto ad interventi su barriere e manti stradali, ad esclusione delle strade e delle autostrade affidate in concessione.

Tale dizione potrebbe portare ad escludere la possibilità per ANAS di essere destinatario di tale quota di risorse, che in relazione alla rete nazionale è sicuramente onere importante in termini assoluti. Per una chiara interpretazione, quindi, dovrebbe essere precisato che l'esclusione riguarda soltanto strade e autostrade a pedaggio.

3. Il ruolo dell'ANAS per la sicurezza stradale

Consentitemi di cogliere l'opportunità di questa audizione per soffermarmi anche su ciò che sta facendo l'ANAS in tema di sicurezza attiva e passiva sulle strade italiane.

L'azienda delle strade, come sapete, gestisce circa 25 mila km di strade statali e di autostrade non a pedaggio ed è il concedente dell'intera rete autostradale a pedaggio.

L'ANAS è quindi protagonista della sicurezza cosiddetta passiva, grazie ai lavori di costruzione di nuovi tratti stradali, sempre più affidati a progetti innovativi, e grazie all'attività di gestione e di esercizio delle strade e alla costante manutenzione ed ammodernamento della rete viaria, che avviene pur in presenza delle ridotte risorse finanziarie disponibili.

L'ANAS svolge poi un ruolo importante anche nella sicurezza attiva, grazie agli interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria e all'attività h24 di pronto intervento e di regolazione della circolazione svolta dalla Direzione Esercizio e Coordinamento del Territorio, dalle 20 Sale Operative

Compartimentali, collegate alla Sala Operativa Nazionale, che sono in via di implementazione e di dotazione delle più moderne tecnologie per il controllo e la gestione del traffico, e dai circa 3.000 addetti del personale di esercizio, a cui si aggiungerà nel corso del 2010 una flotta di 1.000 veicoli ANAS dotati di apparati che consentono la loro esatta localizzazione e la raccolta e trasmissione di informazioni multimediali.

Il sistema in corso di realizzazione ha come obiettivo finale quello di consentire la raccolta e l'analisi in tempo reale delle informazioni sullo stato delle strade e della viabilità.

Le sale operative ANAS attraverso tali informazioni potranno all'occorrenza anche coordinare le eventuali attività di pronto soccorso.

Nell'ambito della sicurezza attiva è importante anche la costante opera di comunicazione svolta attraverso il Servizio Stampa, il numero di pubblica utilità Pronto ANAS 841-148, la struttura ANAS presso il Cciss Viaggiare Informati e i pannelli a messaggio variabile, per fornire ai cittadini le informazioni in grado di agevolare una guida prudente, consapevole e a basso rischio.

Inoltre, a partire da fine luglio 2009 l'ANAS ha realizzato - in house - un nuovo strumento integrato per l'informazione web sulla viabilità, che mette insieme più fonti (informazioni delle Sale Operative, monitoraggio satellitare, telecamere) in un'unica interfaccia web, disponibile gratuitamente per tutti gli utenti. Tale strumento, denominato VAI (Viabilità ANAS Integrata), è accessibile sul sito www.stradeANAS.it. Nel solo mese di agosto il sito ANAS è stato visitato da oltre 1.400.000

persone (+125% rispetto al 2008); la sezione dedicata alle informazioni sulla viabilità è stata cliccata un milione di volte (+290%), con una media di navigazione di 6 minuti e 13 secondi.

La sicurezza attiva è tutto ciò che migliora le condizioni di interazione utente-veicolo-strada riducendo la probabilità che l'incidente si verifichi, mentre la sicurezza passiva è ciò che riduce gli effetti negativi di un incidente, mi sembra di poter dire che la manutenzione intervenga su entrambe le ipotesi.

4. La centralità strategica della manutenzione

Le statistiche dicono che le cause di incidente stradale sono nella maggior parte dei casi riconducibili ad erronei comportamenti dei conducenti ed al mancato rispetto del codice

della strada (pari a oltre l'87% degli incidenti verificatisi nell'anno 2007).

Sbagliare al volante è facile e comune, è però rilevante il fatto che non c'è proporzione tra la "leggerezza" dell'atto di guida e la "pesantezza" delle conseguenze possibili in caso di incidente. Questa difficoltà di restare in contatto con la gravità delle possibili conseguenze di un errore al volante è comunemente denominata "distrazione". Tra le cause principali di distrazione oggi c'è l'uso del telefono cellulare, qualche volta il cellulare interdice il libero uso delle mani, ma nella quasi totalità dei casi l'uso del cellulare è sconsigliabile e pericoloso perché intralcia il regolare uso del cervello nei confronti del giusto livello di attenzione a ciò che può succedere durante la guida, anche con il funzionamento del "vivavoce".

Su questi aspetti, l'ANAS non ha competenze dirette e mi limito quindi a dire che ogni iniziativa volta a incrementare i controlli e a renderli più severi, è da noi fortemente apprezzata e sostenuta.

In questo senso, abbiamo accolto con favore sia il decreto legge 3 agosto 2007 n. 117, convertito in legge 2 ottobre 2007 n. 160, sia le norme contenute nella recente legge 15 luglio 2009, n. 94 recante "Disposizioni in materia di sicurezza pubblica", che - come sapete - hanno previsto interventi volti ad incidere sul comportamento dei conducenti sia sotto il profilo della prevenzione che sotto quello dell'inasprimento delle sanzioni, con particolare riguardo ai neopatentati e ai guidatori in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti.

Resta però da risolvere il problema di come mobilitare continuamente durante il viaggio

l'attenzione ai rischi. A tal proposito, è da ritenere che la dotazione dell'abitacolo dei veicoli di un gran numero di strumentazioni (navigatore, televisione portatile, collegamento internet, frigobar e così via) vada nettamente contro le tendenze virtuose della sicurezza stradale. Si dovrebbe quindi regolamentare adeguatamente l'uso di tali strumentazioni, alle quali si dovrebbe accedere, "in primis", con il veicolo fermo in luogo predisposto per la sua sosta.

Se il comportamento umano è la causa principale degli incidenti, va detto però che le dimensioni attuali dell'incidentalità non sarebbero tali se la rete stradale risultasse già interamente adeguata alle più avanzate caratteristiche strutturali/geometriche, con livelli più alti di manutenzione straordinaria, dando priorità agli investimenti che possono

garantire l'adeguamento e la messa in sicurezza della rete di esercizio.

Infatti, negli ultimi anni la grande spinta al recupero del gap infrastrutturale italiano ha indotto alcuni gestori stradali e autostradali a porre in secondo piano la manutenzione della rete.

Non c'è dubbio che costruire nuove strade abbia un valore strategico per il territorio e per il sistema economico. Anzi, certamente ne dovremo costruire ancora tante per recuperare il gap con gli altri Paesi europei. In questo senso l'impegno dell'ANAS è notevole. Basti pensare che abbiamo in corso circa **150 cantieri** in tutt'Italia, per un importo complessivo di oltre **10 miliardi di euro**, e altri 34 interventi sono in fase di gara, per un importo di oltre 4 miliardi di euro.

Tuttavia, ritengo che mantenere le strade efficienti, sicure, adeguate ai crescenti flussi veicolari sia altrettanto importante: una cattiva manutenzione, oltre a rendere insicuro il transito veicolare, depaupererebbe infatti il valore del patrimonio stradale.

L'ANAS è particolarmente attenta al tema e dedica alla manutenzione della rete un rinnovato e crescente impegno.

Voglio sottolineare che è proprio per la centralità che attribuiamo a questa attività che abbiamo creato una direzione ad hoc, denominata Esercizio e Coordinamento del territorio, che ha come *mission* la manutenzione della rete e la vigilanza e la sorveglianza quotidiana delle strade e degli effetti della circolazione.

Negli ultimi anni l'ANAS ha intensificato l'impegno su manutenzione ordinaria e straordinaria, al fine di recuperare il debito manutentorio accumulato in passato per i noti problemi finanziari, nella consapevolezza che la manutenzione è importante sia per la sicurezza attiva che passiva, in quanto migliora le condizioni di interazione utente -veicolo-strada, riducendo la probabilità che l'incidente si verifichi, e riduce gli effetti negativi di un incidente già avvenuto.

Il bilancio ANAS 2008, che ha chiuso per la prima volta in attivo dalla trasformazione in Spa, oltre a certificare che anche lo scorso anno ci siamo confermati la prima stazione appaltante italiana, ha fatto registrare un incremento degli investimenti in manutenzione. Ad esempio nella manutenzione straordinaria gli

interventi avviati sono stati 257, per un investimento complessivo di 176 milioni. L'importo speso nel corso dell'anno 2008 per la manutenzione ordinaria è stato di 323 milioni di euro, comprendente sia i servizi acquistati all'esterno che le attività svolte direttamente da ANAS con proprio personale e proprie attrezzature.

E l'attività prosegue con grande slancio anche nel 2009. Questo anno sono stimati 220 milioni di euro per prestazioni esterne di manutenzioni ordinarie, a cui possono essere aggiunti tra i 130 ed i 150 milioni di euro relativi al costo del nostro personale su strada.

Gli importi relativi alla manutenzione straordinaria previsti, infine, ammontano a 482 milioni di euro.

Occorre sottolineare che la manutenzione, in particolare la manutenzione straordinaria è importante anche per sostenere la domanda e

l'economia, poiché si tratta di piccoli progetti a pioggia su tutta la rete, che risultano rapidamente eseguibili nel giro di 3 o 6 mesi.

Sono investimenti significativi e l'ANAS impiega al meglio e puntualmente tutti i trasferimenti ricevuti da parte dello Stato, secondo le specifiche direttive del Ministro delle Infrastrutture Matteoli. Tuttavia è noto a tutti che sarebbero necessari maggiori stanziamenti per intensificare la manutenzione della rete delle strade d'interesse nazionale.

Comunque i fondi ricevuti sono destinati a interventi importanti, come la posa di asfalto drenante, l'installazione di barriere di sicurezza di più moderna concezione, il rifacimento dell'impiantistica delle gallerie, l'impianto dei portali con i pannelli a messaggio variabile.

Fra i diversi interventi va anche menzionato il progetto di "risoluzione dei punti neri", inserito nell'ambito del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale", che prevede circa 214 interventi, per un impegno finanziario di circa 483 milioni di euro, volto ad eliminare i punti della rete stradale a più alta incidentalità e con maggior coefficiente di rischio.

Il Piano è stato già in parte eseguito dall'ANAS, con l'avvio di 136 progetti per un investimento di oltre 280 milioni di euro (79 interventi ultimati per 120 milioni di euro; 37 interventi in corso di esecuzione per 105 milioni di euro; 20 interventi in fase di appalto per 59 milioni di euro).

Il nostro impegno è significativo anche per quanto riguarda la sicurezza in galleria. Sulla rete stradale e autostradale ANAS insistono numerose gallerie: sono oltre mille, di cui 280

di lunghezza superiore a 500 metri. È il più alto numero di gallerie di tutte le nazioni europee.

Nel Contratto di Programma ANAS del 2008 sono stati finanziati interventi per circa 38 milioni di euro per mettere in sicurezza 6 gallerie della rete. La precedenza è stata data a quelle poste lungo la rete TERN per le quali esiste l'obbligo normativo di adeguarle tutte entro il 2019. Nella rete ANAS sono 60 le gallerie che debbono essere adeguate.

Nella proposta di appaltabilità del 2010 l'ANAS ha previsto l'adeguamento di ulteriori 18 gallerie con un impegno economico di circa 79 milioni di euro.

Inoltre, nel luglio 2008 l'ANAS ha bandito la gara per l'affidamento in project financing della concessione delle attività di progettazione e realizzazione degli interventi di riqualificazione,

adeguamento e messa a norma degli impianti tecnologici installati all'interno delle gallerie della rete stradale di competenza del Compartimento della Lombardia e della successiva loro gestione.

La realizzazione di questo intervento, del valore complessivo di 235 milioni di euro, prevede l'impiego di apparecchiature impiantistiche altamente sofisticate e con indici di performance mai raggiunti in precedenza e costituisce un ulteriore passo in avanti per innalzare la sicurezza della rete stradale ANAS in Lombardia, dove è concentrato un altissimo numero di gallerie.

Il concessionario che è stato individuato tramite la gara sta espletando la progettazione esecutiva e gli interventi potranno avere inizio nell'estate del 2010.

L'ANAS ha anche avviato quattro gare per eseguire analisi di rischio sulle gallerie della rete nazionale in gestione diretta ed ha predisposto un documento tipologico relativo ad un Piano Operativo delle Emergenze, da adattare a tutte le gallerie e da condividere con le Prefetture e gli Enti territorialmente competenti.

Inoltre, nel novembre 2006 abbiamo redatto le 'Linee Guida per la progettazione della sicurezza nelle Gallerie Stradali' che è diventato ormai, presso gli operatori del settore, un punto fisso di riferimento.

Sulla sicurezza in galleria, infine, abbiamo di recente siglato un accordo di partnership con l'Automobile Club d'Italia, che tra i punti principali prevede il monitoraggio da parte di esperti degli standard di sicurezza delle gallerie della nostra rete.

Anche sotto il profilo organizzativo l'ANAS ritiene che la qualità del servizio sia fondamentale e per questo ha in atto un adeguamento del servizio di sorveglianza e di pronto intervento che - a differenza di quanto avveniva nel passato - sarà garantito h24 sulle maggiori strade di interesse nazionale e su tutte le autostrade in gestione ANAS e verrà modulato sull'utenza e sul traffico e con la messa in funzione di un *network* di 20 Sale Operative Compartmentali di nuova concezione, non più solo informative, nelle quali a regime e comunque entro il 2010 saranno impiegati 170 addetti altamente qualificati. Le Sale saranno dotate di sistemi di telecontrollo e di telegestione di impianti da remoto e di avanzati software di gestione operativa e collegate telematicamente con la Sala Operativa Nazionale. Quest'ultima è a sua volta collegata con il Centro di Coordinamento Nazionale per la

Viabilità presso il Viminale e con il Dipartimento della Protezione Civile.

Nella sua attività di individuazione delle criticità del piano stradale, l'ANAS potrà avvalersi dei innovativi macchinari messi a disposizione dal suo Centro Sperimentale Stradale di Cesano, come l'apparecchiatura Traffic Speed Deflectometer (TSD), di tecnologia danese, per la determinazione delle caratteristiche di portanza delle pavimentazioni misurata ad alta velocità.

Il TSD sarà impiegato per conoscere in forma estensiva le caratteristiche di portanza delle pavimentazioni presenti sulla rete. Tale sistema unitamente ai nuovi Capitolati prestazionali, contribuiranno in modo decisivo all'innalzamento degli standard qualitativi della rete, creando al contempo le condizioni per favorire l'innovazioni tecnologica ed un sempre

migliore impiego delle risorse, dando un deciso incremento al miglioramento dei livelli di sicurezza della strada.

Tale attrezzatura completa peraltro quelle già operative, quali l'attrezzatura Hermes, per il rilievo della regolarità e dell'aderenza, Delphi per la misura delle prestazioni della segnaletica, e Tiresia per la verifica degli impianti in galleria, nonché quelle riservate al censimento.

Vorrei segnalare anche che, attraverso il nostro Centro Sperimentale, abbiamo progettato, realizzato e verificato una nuova barriera stradale di proprietà dell'ANAS, con appositi crash test in scala reale che la rendono utilizzabile.

Si tratta di un bordo laterale, classe di resistenza H2, il tipo più diffuso sulla rete nazionale, progettato per migliorare il livello di sicurezza passiva dei trasportati sui veicoli

leggeri e il contenimento dei veicoli pesanti; il progetto ha curato - per la prima volta in Italia - anche la salvezza degli utenti della strada più "deboli", come i motociclisti, proteggendoli dalle parti taglienti.

Inoltre attualmente l'ANAS sta studiando prototipi di barriera con classi di resistenza superiori, per il bordo laterale sui ponti e per lo spartitraffico stradali.

Infine, l'ANAS ha in corso la progettazione di un 'tutor' di seconda generazione, adeguato alla diversa conformazione delle strade statali rispetto alle autostrade e inquadrato all'interno di un più ampio piano di sicurezza che coinvolga attivamente anche gli utenti.

Con l'introduzione dei tutor sulle autostrade a pedaggio è stato infatti registrato un calo del 50% sulla rete negli incidenti e nei decessi. In

relazione a questi importanti risultati, l'ANAS ha deciso di utilizzarlo anche sulla rete in gestione diretta.

Entro la metà del 2010 l'ANAS sperimenterà il tutor su tre strade statali: un tratto laziale dell'Aurelia, la Romea in Emilia Romagna e la Domiziana in Campania, attraverso uno stanziamento di circa 4 milioni di euro.

Al bando di gara proposto dall'ANAS hanno partecipato le più importanti aziende europee. Il soggetto che risulterà vincitore avrà il compito non solo di far partire la sperimentazione su queste tre arterie ma di estenderne in una seconda fase la diffusione su tutta la rete stradale e autostradale dell'ANAS.

Inoltre, l'ANAS ha già proceduto ad una riorganizzazione strutturale del modello di esercizio e dei processi operativi della manutenzione, definendo le attività da svolgere

internamente ed esternamente ed identificando con precisione le attività di manutenzione ordinaria.

Ora siamo al lavoro per allineare la Carta dei Livelli di Servizio e il Contratto di Programma ANAS, per individuare e implementare gli strumenti di controllo analitici e di misurazione del livello di efficacia dei servizi e per impostare una ancora più efficace programmazione degli interventi di manutenzione sia ordinaria che straordinaria.

Condizione per cui questo programma possa essere concretizzato e avviato è la ricerca sui costi chilometrici industriali per ciascun settore manutentorio, di cui la Direzione Esercizio dell'ANAS ha concluso la prima fase. Entro o primi mesi del 2010 la ricerca sarà terminata su tutta la rete ANAS.

Alla fine di questo lavoro, saranno specificate nel minimo dettaglio tutte le quantità che

insistono sulla rete stradale dello Stato (dagli alberi alle lampadine, dai servizi per la neve all'impiantistica delle gallerie, per intenderci) e i loro costi di mantenimento.

Lo stesso tipo di ricerca è in corso da parte della Conferenza Europea dei gestori di strade dello Stato (il CEDR), a cui l'Italia partecipa attivamente attraverso l'ANAS.

Quindi alla fine avremo a disposizione un doppio ordine di risultati: quello consuntivato da una ricerca sul campo, chilometro per chilometro, relativo alla rete ANAS e quello risultante dal confronto fra i costi consuntivati dai gestori di 13 Paesi europei diversi dall'Italia.

Il catasto delle strade, inoltre, rappresenta lo strumento di acquisizione conservazione e aggiornamento di tutte le informazioni rilevanti ai fini della gestione della rete, quali lo stato della rete, accessi, cartellonistica, segnaletica

etc. Tale sistema è stato completato nel 2007 ed è monitorato dalle strutture periferiche che ne completano e integrano le informazioni.

Completa il Catasto un sistema avanzato per la gestione della manutenzione delle opere d'arte e manufatti ricadenti lungo le strade statali e le autostrade in gestione all'ANAS: ponti, viadotti, sovrappassi, sottopassi, tombini, gallerie artificiali e naturali, muri di sostegno, reti e barriere paramassi. Il Sistema, una volta alimentato nella propria base dati attraverso complesse e onerose attività di rilievo, consentirà una corretta ed efficiente archiviazione, compreso lo stato di degrado dei manufatti e delle opere d'arte, al fine di operare una migliore programmazione degli interventi necessari sulla base delle priorità riscontrate e delle risorse a disposizione. L'ANAS si è già dotata dei relativi Software di gestione. Il costo complessivo stimato per l'esecuzione dei rilievi

sull'intera rete in gestione ANAS è pari a circa 55 milioni di euro, da ripartirsi come investimento negli anni 2008-2010. In questa prima parte dell'anno sono state già esperite le gare per tre compartimenti (Veneto, Umbria e Calabria), i cui progetti sono stati approvati, per un importo pari a 6.7 milioni di euro. Il servizio, finalizzato all'archiviazione delle informazioni nel Sistema di Gestione, sarà effettuato sulla base delle schede tecniche di censimento e ispezione redatte in ottemperanza alle normative vigenti. Si è inoltre proceduto alla redazione dei progetti per la stessa tipologia di servizi per altre 5 Regioni: Sicilia, Autostrade Siciliane in gestione diretta, Basilicata, Abruzzo, Lombardia che sono stati approvati in sede dell'ultimo CdA, mentre i progetti delle altre 12 Regioni sono pressoché pronti per l'approvazione consiliare.

Ma non è ancora tutto. In attuazione dell'**OPCM n° 3274** del 20/03/2003, in materia di classificazione sismica del territorio nazionale e in accordo con la Protezione Civile, l'ANAS procederà alle verifiche sismiche, su opere d'arte e gli edifici. Al momento, in base alle disponibilità finanziarie, (oltre 20 milioni di euro) si procederà su 502 opere d'arte (ponti e viadotti) e su 19 fabbricati. I costi delle attività da svolgere sono finanziati al 50% dalla Protezione Civile e al 50% dall'ANAS. Nel corso del primo semestre 2009 sono state esperite le gara per l'affidamento del servizio suddiviso nelle tre aree Nord, Centro e Sud:

- Area Nord (Piemonte, Friuli Venezia Giulia, Toscana e Marche);
- Area Centro (Lazio, Abruzzo, Molise);
- Area Sud (Puglia, Calabria, Basilicata e Sicilia).

Le gare sono state aggiudicate ed ora risultano in fase di consegna e di concreto avvio. Sempre nel primo semestre del 2009 e precisamente con il Consiglio di amministrazione del 23/04/09 è stato approvato un terzo progetto relativo alla Regione Umbria. Al momento la gara del servizio è in corso di aggiudicazione. Con gli importi dei ribassi relativi alle prime tre gare si finanzierà anche una quarta Area che comprende la Regione Campania e ulteriori opere della Regione Calabria. Il relativo progetto è in corso di redazione. Entro la fine dell'anno potrà essere approvato in sede consiliare.

Infine, occorre ricordare come la segnaletica stradale sia il primo elemento attivo della sicurezza della strada moderna. Di qui l'importanza della sua prestazione di servizio, che non deve conoscere smagliature o lacune.

L'ANAS nel 2009 ha impegnato, attraverso i contratti prestazionali triennali, per la segnaletica orizzontale oltre 20 milioni di euro per l'intera rete, circa 3,5 milioni di euro per la segnaletica marginale e circa 9 milioni di euro per la segnaletica verticale.

L'impegno dell'ANAS non si limita al patrimonio viario nazionale che direttamente gestisce, ma riguarda anche le società concessionarie autostradali, delle quali è concedente per circa 6.000 chilometri.

Nella sua veste di concedente e vigilante, l'ANAS si preoccupa non solo degli investimenti in nuove opere ma anche del rispetto dei programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria che il sistema autostradale deve compiere in virtù delle convenzioni che lo legano allo Stato.

L'ANAS svolge infatti un continuo monitoraggio sulla qualità del sistema delle strade a pedaggio, con particolare riferimento allo stato degli asfalti, delle barriere, dei new jersey, del sistema di informazione, della efficienza e pulizia delle aree di ristoro e di parcheggio.

Le numerose ispezioni tecniche svolte sulla rete autostradale in concessione, 443 per l'anno 2007 e 670 per l'anno 2008 e 811 per i primi 9 mesi dell'anno 2009 (con 4.156 non conformità riscontrate di cui 2.108 già sanate), portato a contestare alle società concessionarie numerosi e significativi inadempimenti di carattere tecnico gestionale, costringendole ad intervenire e producendo di conseguenza un innalzamento degli standard qualitativi delle autostrade.

Tengo a sottolineare, tra l'altro, che le contestazioni hanno comportato, nel recente passato, anche la sospensione degli aumenti tariffari di alcune concessionarie.

5. Conclusioni

In conclusione, l'impegno dell'ANAS è massimo sia per la realizzazione completa del nuovo modello di esercizio, sia per la manutenzione della rete, sia per la ricerca e l'innovazione, che costituiscono elementi fondamentali della moderna cultura per la sicurezza.

Solo attraverso una costante innovazione tecnologica, applicata ad esempio alla ricerca di nuovi materiali e di soluzioni innovative, a cominciare dalle barriere di sicurezza e dalle pavimentazioni, si possono elevare gli standard della sicurezza, lavorando certamente sulla sicurezza passiva, dando un'importanza anche

alla moderna sicurezza attiva, cioè a tutte le predisposizioni che sono di prevenzione e, se possibile, di rimozione delle cause dell'incidentalità.

Grazie.

