



Seminario dell’AIPCR

**“Sicurezza ed aspetti economici.
L'efficienza degli investimenti per la
sicurezza in galleria”**

Intervento dell’Amministratore Unico, Anas

Dott. Pietro Ciucci

Roma, 22 giugno 2012

INDICE

1. Introduzione
2. La sicurezza stradale
3. Sicurezza in galleria
4. Risoluzione di ‘punti neri’
5. Le barriere
6. L’Anas per l’Italia
7. Conclusioni

1. Introduzione

Nel rivolgere un saluto e un caloroso benvenuto a tutti i partecipanti al seminario organizzato da ITA COSUF in collaborazione con il Comitato Nazionale Italiano dell'A.I.P.C.R., permettetemi di sottolineare come questo importante appuntamento rappresenti nel sistema delle infrastrutture e dei trasporti un momento non rituale.

Questo incontro mette a confronto importanti Imprese private concessionarie, qualificati docenti universitari, tecnici, in un mix di conoscenze scientifiche e di esperienze pratiche in grado di fornire concrete prospettive.

D'altra parte è questo lo spirito che anima da sempre – fin dal lontano 1909, anno della sua fondazione – l'Associazione Mondiale della Strada che è una delle organizzazioni internazionali più antiche e che vede raccolte Associazioni e Organismi, privati e pubblici, dedicati alla strada e alla sicurezza in rappresentanza di 142 Paesi.

Quello che anima da sempre l'AIPCR è la consapevolezza che quando si parla di sicurezza stradale è bene confrontarsi. E' utile portare le proprie esperienze, senza nascondere le difficoltà. In generale è utile raccontare ciò che si sta facendo per raccogliere analoghi contributi, idee, suggerimenti da parte degli altri numerosi protagonisti, enti ed imprese pubbliche e private, che gravitano attorno al trasporto su gomma.

Il tema proposto da questo seminario è quindi quanto mai utile, ponendo alla nostra attenzione quel binomio tra sicurezza ed investimenti economici, in particolare per ciò che riguarda il sistema delle gallerie, che è di stringente attualità.

Come garantire quella sicurezza all’utenza continuando a dare efficienza alle infrastrutture in un quadro di politica economica di continuo contenimento degli investimenti?

Senza giri di parole: il progressivo taglio dei trasferimenti pubblici, incide sulla manutenzione e quindi sulla percezione che il bene infrastrutturale sia soggetto a deperimento ?

Sono domande non di pragmatica ma attengono non solo al nostro lavoro, all’orizzonte di una attività che non può fermarsi mai, ma che ha – ovviamente – importanti ricadute nell’immaginario collettivo di un Paese che, pur chiamato a duri sacrifici, non può permettersi di abbandonare il presidio di sicurezza che la manutenzione ordinaria e anche straordinaria costituiscono.

Quale è la situazione delle gallerie in Italia ?

Il nostro paese si trova davanti a due impegni: adeguare le gallerie sulle rete stradale Anas è una necessità. Adeguare le gallerie sulla rete TER è un obbligo derivante dal D.Lgs 264/06, da attuare entro il 2019.

Cosa vuol dire adeguare le gallerie?

Significa risolvere i problemi di sezioni eccessivamente ristrette (con raggio di 5,05 metri), di eccessiva pendenza (superiore al 3%), di mancanza di vie di fuga, di assenza o scarsità di piazzole di sosta, di

carezza o assenza di bypass nelle gallerie a doppia canna, di assenza di nicchie per postazioni di emergenza.

Adeguare una galleria significa, inoltre, realizzare una seconda canna quando il traffico raggiunge i 10.000 veicoli per corsia; significa realizzare marciapiedi, sistemi di raccolta delle acque, impianti moderni di aerazione, controllo emissioni e monitoraggio.

Capite, da questa sommaria lista, che la parola adeguamento racchiude una serie molto onerosa di interventi

2. La sicurezza stradale

La sicurezza stradale, come è noto, è in funzione di tre componenti: uomo, veicolo, strada.

Sono queste tre variabili, e quindi le relazioni che nascono tra mezzo meccanico, comportamento umano e infrastrutture che costituiscono un unico fattore di rischio.

Da ciò deriva inevitabilmente il fatto che una strategia di azione per aumentare la sicurezza stradale deve agire contemporaneamente su tutti e tre questi elementi.

Le infrastrutture, infatti, pur con le continue innovazioni tecnologiche non sono opere a se stanti, non producono sicurezza di per se stesse ma, inserite in un contesto ambientale e paesaggistico, entrano in

relazione con il fattore umano e quindi con lo stile e il comportamento di guida.

Si parla pertanto di aspetti di sicurezza oggettiva ed aspetti di sicurezza soggettiva: i primi corrispondono agli aspetti strutturali, di processo e procedurali mentre i secondi riguardano gli aspetti definiti comportamentali.

Come Anas ci occupiamo della cosiddetta “progettazione della sicurezza” che ci ha visti realizzare una serie di azioni:

- l’adozione delle Linee guida emanate nel novembre 2006, tutt’ora fondamentale documento tecnico di rilevanza nazionale che definisce compiutamente le modalità di progettazione della sicurezza per le gallerie stradali nel rispetto delle nuove e più severe direttive europee;
- l’introduzione di innovativi strumenti in dotazione al Centro Sperimentale ANAS di Cesano quali l’attrezzatura TSD (Traffic Speed Deflectometer), apparecchiatura espressamente progettata e utilizzata per la misura della portanza delle pavimentazioni e che consente di misurare i valori della retro riflessione della segnaletica orizzontale;
- la sperimentazione prima, e tra pochi giorni, l’avvio lungo tre tratti delle strade statali Romea, Aurelia e Domiziana, ad alta incidenza di traffico, di un nuovo sistema – denominato ‘Vergilius’ - di monitoraggio e controllo della velocità dei veicoli;
- l’implementazione della rete delle Sale Operative Compartimentali con la dotazione di innovative tecnologie a bordo di oltre 1000 veicoli aziendali per consentire una migliore e più tempestiva gestione delle criticità della circolazione;

- lo sviluppo costante dei sistemi di infomobilità e delle modalità di comunicazione con l'utenza, emblematico è il successo che ha avuto il progetto VAI (Viabilità Anas Integrata), che mette insieme più fonti in un'unica interfaccia web disponibile gratuitamente per tutti gli utenti.

3. Sicurezza in galleria

Sulla rete stradale e autostradale di nostra competenza insistono oltre 1.100 gallerie: 842 sono a fornice unica e 286 a doppia fornice; 289 gallerie hanno una lunghezza superiore a 500 metri. È il più alto numero di gallerie di tutte le nazioni europee.

Come è noto, le gallerie esistenti in Italia, tranne quelle aperte al traffico di recente, non sono adeguate ai moderni canoni di sicurezza perché, essendo state realizzate decenni fa, riflettono le conoscenze impiantistiche dell'epoca.

L'adeguamento di tutte le gallerie ai requisiti previsti dalla Direttiva europea del 2004, recepita in Italia da un decreto legislativo del 2006, richiede un impegno economico notevolissimo, di oltre 2 miliardi di euro.

Per questo motivo è stata data la precedenza alle gallerie poste lungo la rete TEN, per le quali la Direttiva europea esiste l'obbligo normativo di adeguamento entro il 2019. Nella rete Anas sono 62 le gallerie che debbono essere adeguate.

Va segnalato che su questo tema, l'Anas ha chiuso un project financing “atipico”, del valore complessivo di circa 235 milioni di euro, sottoscrivendo la Convenzione di Concessione, che prevede una durata di 21 anni, relativo all'adeguamento, messa a norma e gestione degli impianti tecnologici delle gallerie della rete stradale Anas del compartimento della Lombardia, che sono ben 98, per una lunghezza di canne pari a circa 138 km.

Un impegno complessivo di Anas sulla sicurezza nelle gallerie che in qualche modo è stato premiato. Per la prima volta in assoluto nel nostro Paese – una galleria italiana - la galleria San Demetrio sull'autostrada Catania-Siracusa, in gestione diretta Anas - ha ottenuto la valutazione di “Ottimo” nei severi test EuroTAP, realizzati in collaborazione con l'ACI.

Ma gli interventi in galleria sono solo un aspetto del nostro impegno sul tema della sicurezza delle infrastrutture; permettetemi di citarne brevemente altri due.

4. Risoluzione dei ‘punti neri’

Vi è il progetto di “risoluzione dei punti neri”, che parte dalla individuazione dei punti particolarmente critici della nostra rete stradale, per quanto riguarda l'incidentalità e sui quali si propongono interventi risolutivi.

Si tratta ad esempio di attraversamenti pericolosi, di dossi, curve cieche, segnaletiche non adeguate, ostacoli naturali, ecc.

Il piano prevede circa 200 interventi, per un impegno finanziario di 508 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).

5. Le barriere

Nel nostro centro ricerche di Cesano abbiamo progettato nuove barriere di sicurezza che rispondono ad una richiesta di maggiore sicurezza in particolare per i motociclisti e ad altri parametri, quali:

- il controllo aggiuntivo che i passeggeri delle autovetture non abbiano danni dall'urto, usando nelle prove di crash, oltre ai prescritti dispositivi di misura, anche manichini antropomorfi dotati di sensori (simili a quelli usati per l'omologazione delle autovetture) che, ancorché non prescritti dalle norme vigenti, consentono una migliore comprensione del funzionamento della barriera;
- l'aggiunta di dispositivi per la protezione dei motociclisti; questi rappresentano il 16% delle vittime complessive degli incidenti nonostante i loro spostamenti corrispondano solo al 2% delle distanze percorse, con una probabilità di morire, in seguito ad un sinistro, 30 volte superiore rispetto a quella degli automobilisti;
- il contenimento, compatibilmente con le due prime condizioni essenziali, dello spostamento che la barriera subisce in seguito all'urto, per ridurre lo spazio a tergo necessario al suo

funzionamento (che spesso, nella configurazione attuale della rete stradale, non è sufficiente).

6. L'Anas per l'Italia

Il patrimonio stradale gestito dall'Anas si è sviluppato per più di 30 mila km, dei quali 5.780 sono i chilometri delle autostrade in concessione.

Attualmente gestiamo in modo diretto 25.000 km tra strade statali e autostrade e, solo nel 2011, l'Anas ha avviato 30 cantieri di nuove costruzioni per oltre 1,2 miliardi di euro e aperto al traffico oltre 110 km di nuove strade e autostrade, per oltre 1,3 miliardi di euro, compresi 31 km sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Eppure questi numeri non bastano a raccontare i successi e i traguardi che sono stati raggiunti.

Abbiamo quindi raccolto alcuni macro indicatori che sintetizzano sia l'andamento gestionale, sia il portafoglio delle attività svolte e che confermano il primato conquistato negli anni da Anas quale prima stazione appaltante del Paese.

Nel corso degli ultimi 6 anni Anas S.p.A. ha registrato ingenti cambiamenti in positivo che ne fanno oggi un'Azienda profondamente diversa da quella del 2006 e degli anni precedenti.

Dal 2006 a oggi abbiamo approvato:

- 54 progetti preliminari per un importo pari a oltre 8,3 miliardi di euro;
- 75 progetti definitivi per oltre 13,6 miliardi di euro;
- 92 progetti esecutivi per oltre 10,1 miliardi di euro;
- per un totale di 221 progetti e un importo pari a oltre 32 miliardi di euro. Solo nel 2011, l'Anas ha approvato 24 progetti per oltre 3,4 miliardi di euro.

Dal 2006 fino a oggi sono stati ultimati dall'Anas 245 interventi per un investimento di circa 6,76 miliardi di euro e, nello stesso periodo, sono stati consegnati 164 cantieri per un valore complessivo di 9 miliardi di euro.

Attualmente, gli investimenti in corso ammontano a circa 12,34 miliardi di euro per 11318 interventi; quelli di prossimo avvio a oltre 14,613,7 miliardi di euro per 3935 interventi.

Dei 14,613,7 miliardi circa 10,5 sono di Project financing per un totale di 7 interventi.

Per la manutenzione straordinaria, sono attivi o in fase di attivazione 310291 interventi per un importo di oltre 513 milioni di euro e, negli ultimi 6 anni sono stati ultimati 1.415.439 interventi per oltre circa 1,5 miliardi di euro.

L'ANAS dal 2007 è la prima stazione appaltante d'Italia e tale dato risulta confermato anche per l'anno 2011, come risulta dal monitoraggio effettuato da CRESME Europa Servizi, con 690 bandi pubblicati per

quasi 4 miliardi di Euro, e ciò nonostante l'esiguità degli stanziamenti a favore della Società.

Attualmente Anas ha in corso le procedure per l'affidamento di 7 project financing, per un investimento complessivo di oltre 13 miliardi di euro:

- Campogalliano – Sassuolo (progetto definitivo - Importo dei lavori: €/mln 461);
- Catania-Ragusa (progetto preliminare - Importo dei lavori €/mln 815);
- Collegamento porto di Ancona (progetto preliminare - Importo dei lavori: €/mln 480);
- Collegamento A1 (Capua)-Grazzanise-Area Domitiana (progetto preliminare - Importo dei lavori: €/mln 291);
- Ferrara – Porto Garibaldi (progetto preliminare - Importo dei lavori: €/mln 633);
- Orte – Mestre (progetto preliminare - Importo dei lavori: €/mln 7.223);
- Caianello – Benevento (progetto preliminare - Importo dei lavori: €/mln 572).

Sotto il profilo economico, negli ultimi quattro esercizi, la Società ha ottenuto un risultato di bilancio positivo; nel 2008 ha raggiunto un utile consolidato di 5,4 milioni di euro, nel 2009 di 16,8 milioni di euro; nel 2010 di 28,4 milioni di euro, e infine solo pochi giorni fa abbiamo approvato il bilancio 2011 che si chiude con un utile di 8,2 milioni di euro e con l'assegnazione di un dividendo all'azionista di 7,8 milioni di euro.

7. Conclusioni

Credo, e non temo di essere smentito, nel dire che i complessi e articolati problemi che vi ho illustrato possono essere affrontati e possono trovare soluzione solo attraverso il dialogo tra i diversi soggetti che con diverse responsabilità operano nel sistema dei trasporti stradali. Un dialogo, è bene sottolineare, necessario soprattutto a beneficio dell'utenza.

Come Anas sappiamo bene come questo dialogo a volte sia difficile e sia condizionato dalla scarsità delle risorse economiche e al contempo dal lungo elenco di opere, di interventi, di soluzioni infrastrutturali che ci vengono richiesti.

Il salto qualitativo che tutti dobbiamo insieme riuscire a fare è quello di passare dal mero piano delle leggi e dei regolamenti ad uno spirito di collaborazione nella difesa dell'interesse generale. Una collaborazione verso obiettivi comuni che trova concretezza e sviluppo proprio attraverso l'azione svolta dall'AIPCR.

Grazie.