



Le prospettive di sviluppo industriale di Anas SpA

Intervento del Presidente di Anas S.p.A.

Ing. Gianni Vittorio Armani

Commissione 8^a Senato, 9 novembre 2016



L'Italia si fa strada

Contratto di Programma Anas 2015: iter approvativo (12 mesi)

24 giugno
2015

Siglato da MIT e ANAS lo Schema del Contratto di Programma 2015 e Piano Pluriennale 2015-2019

6 agosto
2015

Parere positivo del CIPE sul Contratto di Programma ANAS (Delibera n. 63/2015)

21 dicembre
2015

Pubblicazione della Delibera CIPE in Gazzetta Ufficiale

23 marzo
2016

Emanazione del Decreto interministeriale MIT-MEF n. 87 di approvazione del Contratto di programma

7 giugno
2016

Piena efficacia del Contratto di Programma a seguito della registrazione del Decreto interministeriale da parte della Corte dei Conti



Contratto di Programma 2015: la svolta della manutenzione

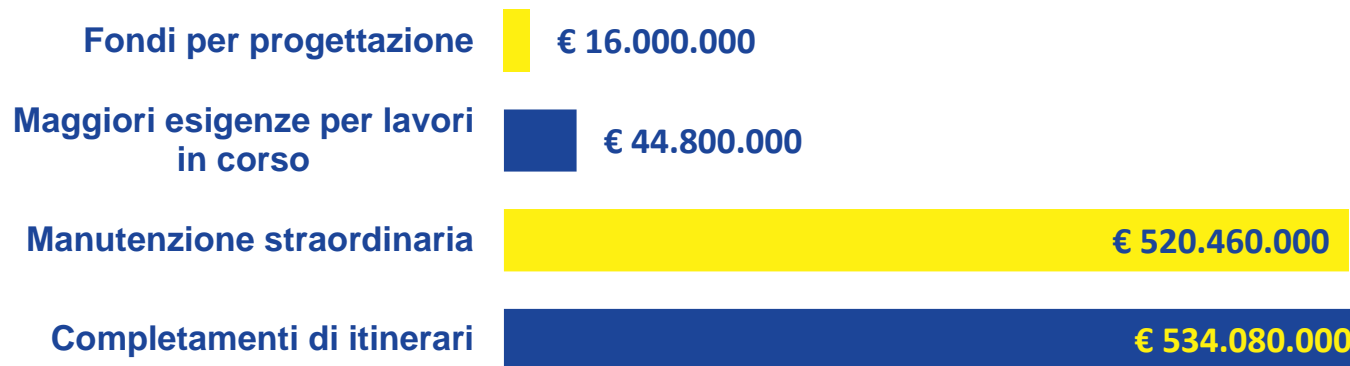
Manutenzione straordinaria della rete per valorizzare e potenziare gli asset esistenti:

254
interventi

1,115
miliardi di euro

sulla rete stradale nazionale

Tipologia d'intervento nel quinquennio



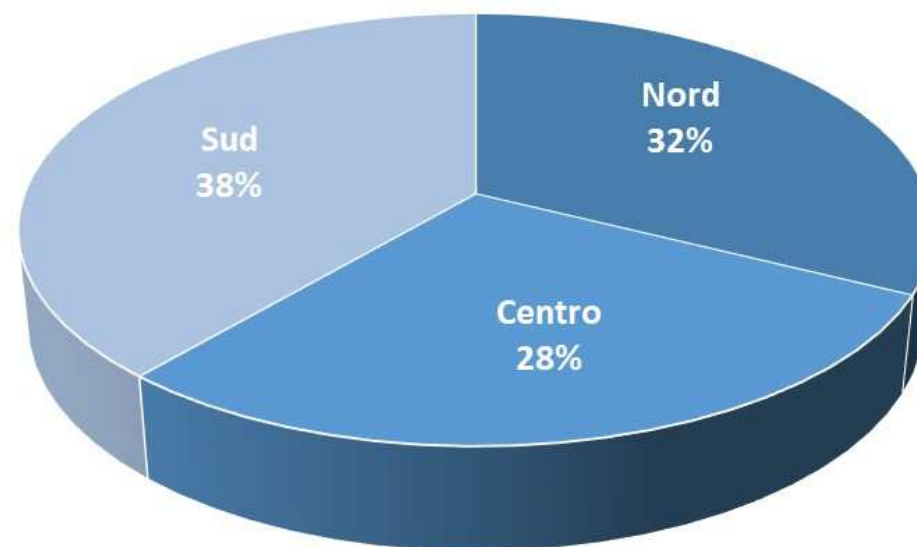
Piano Pluriennale 2015-2019

Di seguito gli interventi presenti nel CdP 2015 sulla rete viaria in gestione Anas, suddivisi per area geografica:

Tabella ripartizione fondi

Area	N. interventi	Importo (M€)
Nord	55	353,24
Centro	47	315,56
Sud	152	422,54
Varie (*)		24
Totale Complessivo	254	1.115,34

(*) Danni ed emergenze, Oneri MIT per Gestione DB e Fondi progettazione su S.S. Varie



Piano industriale 2016-2020

Obiettivi e pilastri sono stati dettagliati in 17 *cluster* strategici che caratterizzeranno il percorso evolutivo dell'azienda nel periodo 2016-2020



Piano industriale 2016-2020: modello di esercizio e territorio

1. Nuovo Modello di esercizio

Definizione nuovo Modello organizzativo delle risorse su processi operativi

~ **122** Mln€ Savings previsti

~ **740** FTE aggiuntivi



- ▶ **Internalizzazione** di attività di **manutenzione**
- ▶ **Ottimizzazione** dell'impiego del **personale** di esercizio
- ▶ **Potenziamento** delle attività di **vigilanza**

2. Ribilanciamento territoriale

Distribuzione delle risorse sui processi di staff per aree sovra-compartmentali



- ▶ **Accentramento** dei **processi amministrativi** e di supporto
- ▶ **Riallocazione risorse** in funzione di **KPI di efficienza/efficacia**

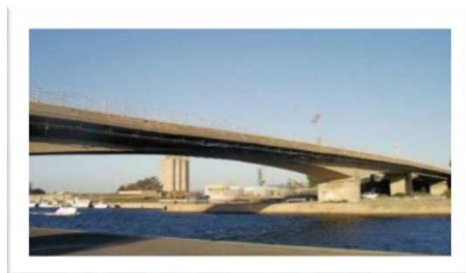


Piano industriale 2016-2020: investimenti e partecipazioni

4. Riavvio investimenti

Riavvio degli investimenti, liberando tutto il potenziale ANAS

- ~ 20 Mld€ interventi da pianificare
- ~ 32 Mld€ interventi da progettare
- ~ 22 Mld€ interventi da appaltare
- ~ 14 Mld€ interventi da eseguire



- Definizione di **18 iniziative** finalizzate ad efficientare e potenziare la **filiera degli investimenti**

~ 100 FTE aggiuntivi



3. Riorganizzazione partecipazioni

Costituzione di una NEWCO per la razionalizzazione delle partecipazioni detenute e possibilità investimento in concessioni autostradali

- ~ 277 Mln€ Ricavi da Mercato¹
- ~ 750 Mln€ Ricavi potenziali



- Sviluppo **sinergie**, efficienze, **competenze specialistiche** e riduzione **costi di governance**
- Possibilità di operare con **logiche di mercato** nel settore delle **concessioni** a pedaggio (ad esempio Consorzio per le Autostrade Siciliane)



Primi risultati sulla manutenzione straordinaria



- Pubblicate nel 2016 139 gare per accordi quadro per 1,1 Mld di Euro (entro fine anno 1,7 Mld di Euro) a fronte dei ca 0,5 Mld messi a disposizione dal contratto di programma
- Anticipati fondi di manutenzione straordinaria aggiuntivi per ca 280 Mn
- Forte incremento investimenti
Manutenzione straordinaria già evidente nel 2016



Principali novità introdotte con la Legge di Stabilità 2016

Istituzione Fondo Unico ANAS e corrispettivo

Contenuto

- Le risorse destinate ad ANAS a qualunque titolo confluiscono in un **fondo unico**
- **Definizione di un corrispettivo per le attività di ANAS**

Nuovo Contratto di Programma e Piano Investimenti

- **Nuovo piano investimenti pluriennale con standard qualitativi, cronoprogrammi di realizzazione e sanzioni per mancato rispetto**
- Possibile **riallocazione dinamica** delle risorse in altri progetti di piano e su emergenze

Implicazioni

- **Maggiore flessibilità** di attribuzione risorse a interventi
- **Liquidità ANAS garantita su previsioni** e non condizionata su benestari individuali per opera
- Definizione di una **meccanica di corrispettivo** con **regole di remunerazione del servizio** e **maggiore responsabilizzazione del concessionario**

- **Visibilità pluriennale** che consente di **ragionare per «Direttrici» e progetti completi**
- Sistema di **monitoraggio e sanzionamento su standard di qualità e rispetto del programma investimenti** che introduce il **rischio operativo**
- **Possibile risoluzione emergenze** con priorità riattribuzione fondi



Piano Pluriennale degli Investimenti 2016-2020: project review

Piano 2016-2020: project review

Anas ha elaborato un nuovo approccio progettuale teso alla riduzione di costi e tempi nel raggiungimento degli obiettivi

Driver

Sostenibilità

- Aspetti ambientali e idrogeologici
- Consenso sociale
- Minimizzazione di tempi e costi di realizzazione

Funzionalità

- Sicurezza
- Comfort di guida
- Nuove tecnologie

Valorizzazione

- Sviluppo socio-economico
- Estensione del ciclo di vita delle infrastrutture

- La strategia di Project Review scaturisce da una visione rinnovata di sviluppo e valorizzazione della rete infrastrutturale, orientata all'innalzamento degli standard di sicurezza, funzionalità e comfort ed al contenimento dei tempi di esecuzione e del consumo di risorse ambientali ed economiche
- Tra i principali esempi di questa innovazione:
 - Autostrada A19 Palermo – Catania
 - Itinerario E45-E55 Orte - Mestre
 - Autostrada A3 Salerno – Reggio Calabria



Piano Pluriennale degli Investimenti 2016-2020: indice di redditività trasportistica

Piano 2016-2020: indice di redditività trasportistica



Piano Pluriennale degli Investimenti 2016-2020

Piano investimenti 2016-2020: indicatori per priority setting nuove opere

Redditività trasportistica

Migliorare il livello di servizio all'utenza

- **Analisi costi / benefici**
 - risparmio tempi di percorrenza
 - riduzione incidentalità
 - costi connessi alla realizzazione dell'infrastruttura

Completamento itinerario

Migliorare magliatura della rete e ultimare i collegamenti con gli assi principali

- **Valutazione qualitativa** della rilevanza per il completamento degli assi stradali

Collegamento intermodale

Agevolare l'accessibilità ai nodi intermodali

- **Valutazione qualitativa** dei benefici in termini di collegamento con altri nodi trasportistici (Porti, Aeroporti e Ferrovie)

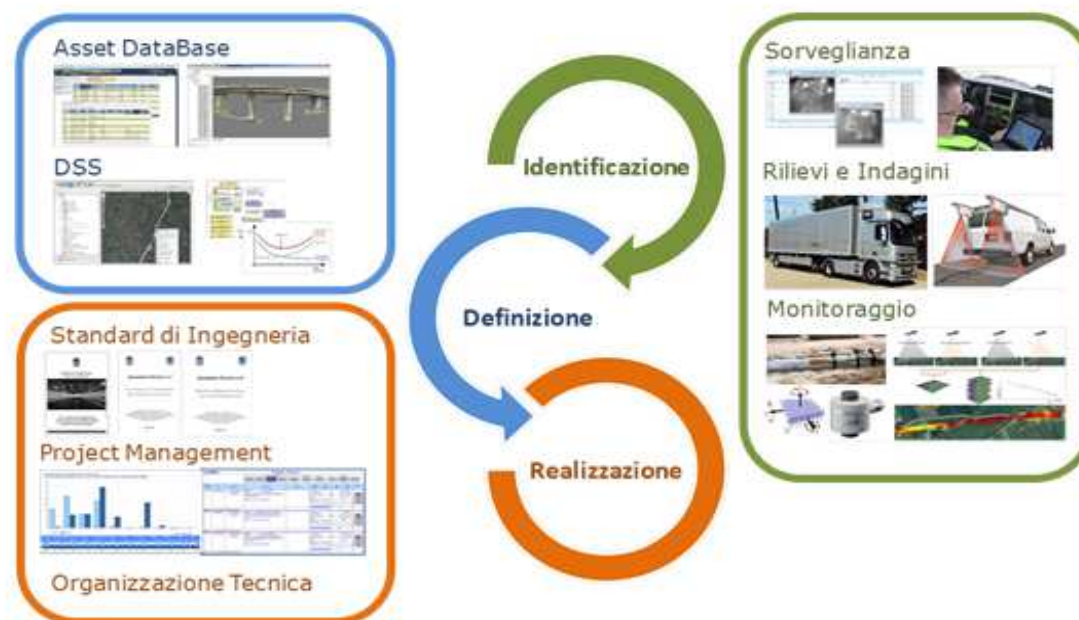


Piano Pluriennale degli Investimenti 2016-2020

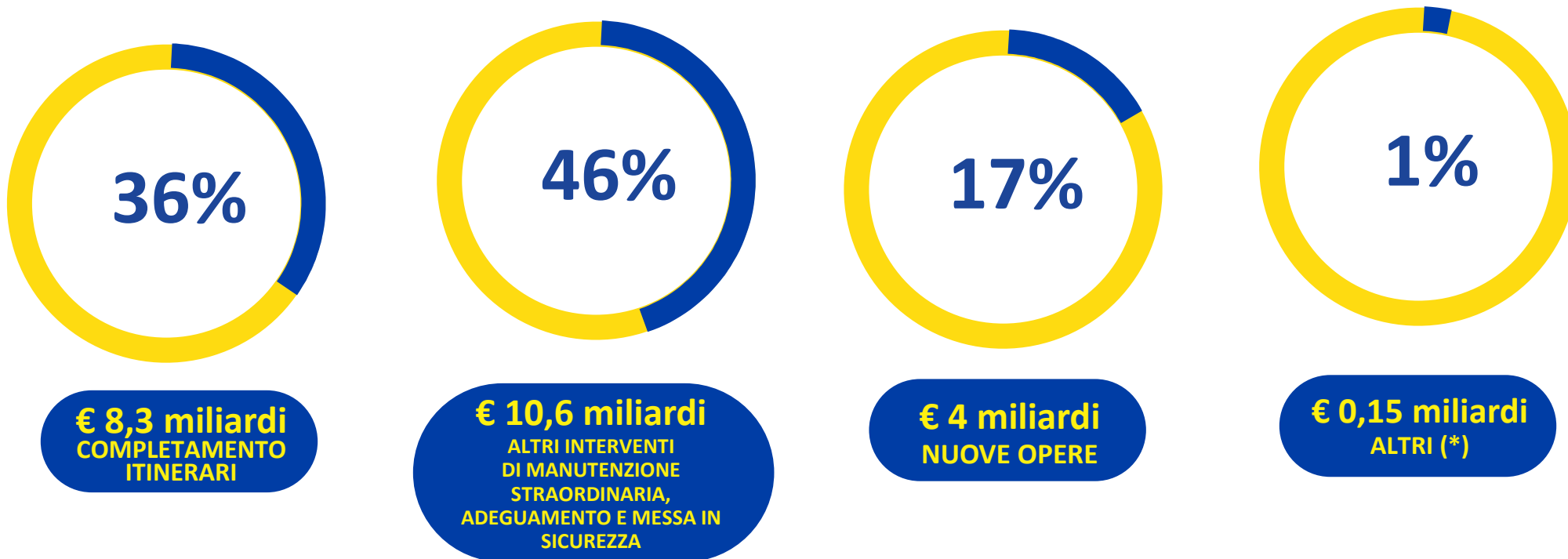
Programmazione pluriennale interventi di manutenzione straordinaria

La programmazione su scala pluriennale degli interventi di manutenzione straordinaria si basa oggi su un modello sequenziale articolato in tre fasi:

- **identificazione dei fabbisogni** della rete stradale in termini di interventi preventivi o correttivi;
- **definizione degli interventi** da realizzare con i fondi disponibili nelle diverse annualità, sulla base di valutazioni di costi, benefici, opportunità e rischi
- **realizzazione interventi** curando l'efficienza di processo, ma anche garantendo standard tecnici omogenei sulla rete



Piano 2016-2020: riepilogo per tipologia di interventi (provvisorio)



(*) include investimenti in tecnologie stradali, applicazione tecnologiche, e manutenzione straordinaria delle case cantoniere



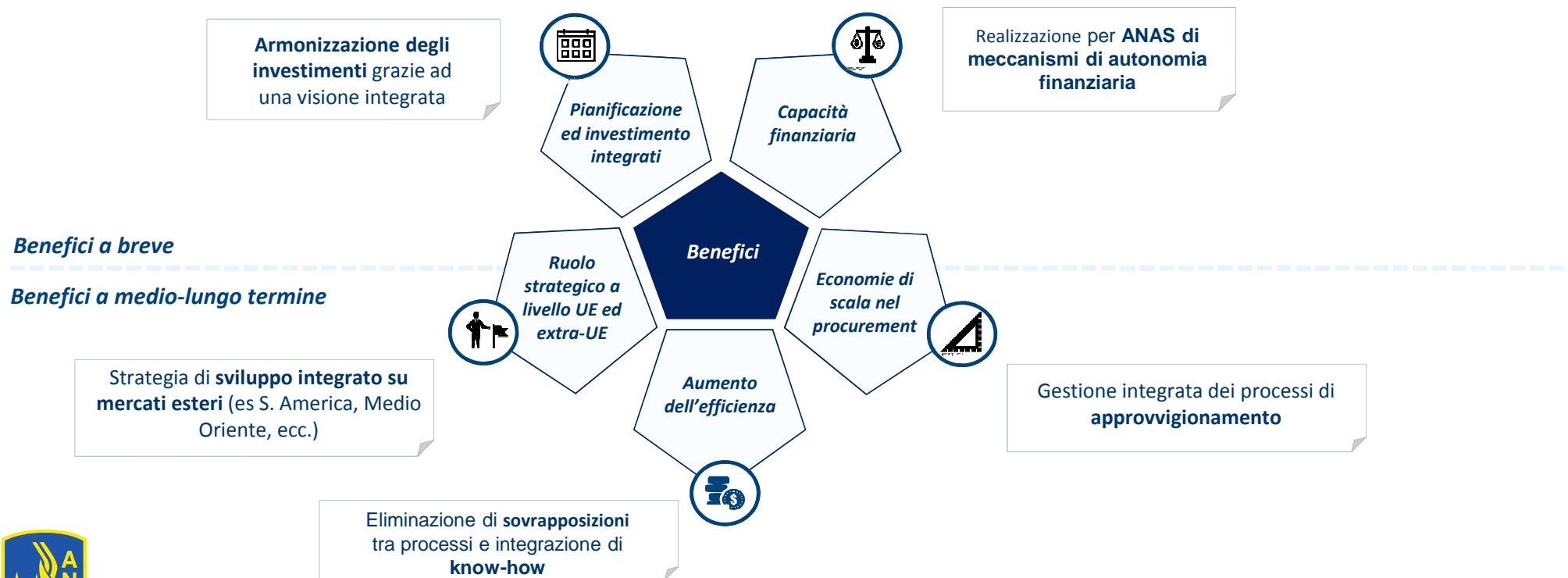
Operazione FS – ANAS



Commissione 8ª Senato, 9 novembre 2016

I razionali dell'operazione

L'operazione genererà il «campione nazionale» nelle infrastrutture trasportistiche, con forte capacità di sviluppo internazionale, in grado di guidare la crescita e di rimodernare un parco asset in larga parte a fine vita utile, riducendo tramite una pianificazione trasportistica onnicomprensiva il gap infrastrutturale



Le infrastrutture gestite: RFI - ANAS

La rete ferroviaria nazionale RFI



La rete stradale ed autostradale ANAS



I benefici dell'integrazione e le sinergie

Pensare, progettare e realizzare infrastrutture ferroviarie e stradali pienamente integrate

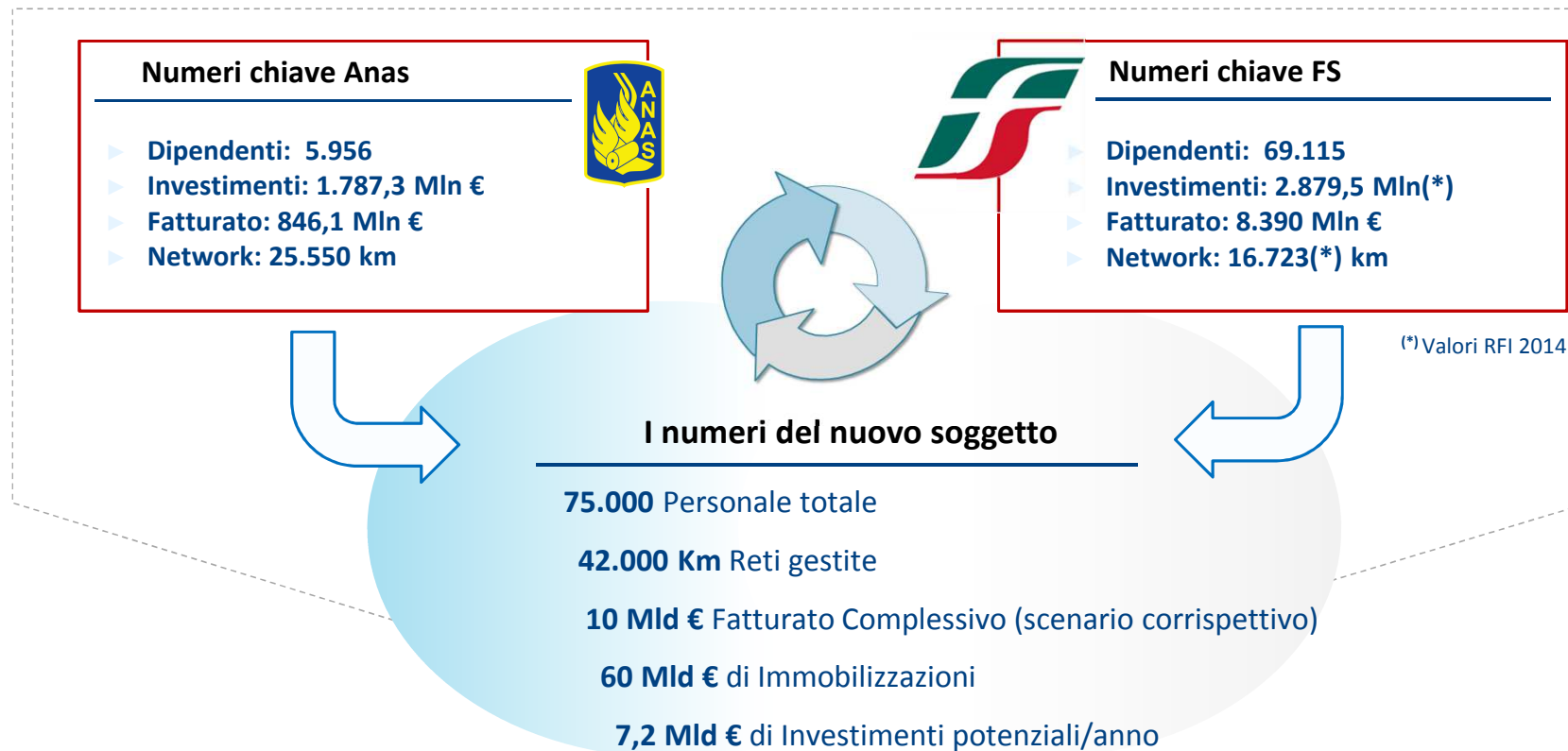
- ✓ Definizione dei **fabbisogni di infrastrutture** ferroviarie/terrestri **secondo un disegno unitario**
- ✓ **Integrazione delle strategie** di investimento
- ✓ Pianificazione delle infrastrutture ferroviarie/stradali in ottica di integrazione e **non competizione**
- ✓ **Gestione coordinata degli appalti** con implementazione delle *best practice*
- ✓ Progettazione integrata delle infrastrutture per il **miglioramento dell'intermodalità**, ottimizzazione progettuale dei nodi di interscambio e delle infrastrutture interferenti
- ✓ **Interfaccia unica verso le Amministrazioni locali**
- ✓ **Semplificazione iter autorizzativi** e relative tempistiche (es: eliminazione passaggi a livello; realizzazione infrastrutture interferenti)
- ✓ **Riduzione costi di over design** per opere compensative legate all'internalizzazione delle attività di realizzazione infrastrutture stradali

Gestire in modo unitario le infrastrutture di trasporto per individuare la migliore risposta alla domanda di mobilità

- ✓ **Coordinamento delle politiche di pedaggio** per ottimizzare l'uso delle infrastrutture disponibili e «sbottigliare» quelle saturate
- ✓ **Soggetto unico** per l'interlocuzione **con la committenza del Trasporto Pubblico Locale**, al fine di programmare interventi a supporto di servizi di trasporto integrati
- ✓ Possibilità di **realizzare «gestioni di corridoio multimodale»** lungo i principali assi europei, per il soddisfacimento quali-quantitativo della domanda di trasporto internazionale;
- ✓ Possibili **sinergie nelle politiche di manutenzione**
- ✓ **Coordinamento congiunto delle emergenze**
- ✓ Sviluppo **tecnologie innovative su infrastrutture** simili (rilevati, viadotti, gallerie)
- ✓ **Informazione al pubblico e comunicazione integrata**



Scenario: i numeri del nuovo soggetto



Le esperienze di integrazione nella UE



Agenzia dei trasporti svedese



Infraestruturas
de Portugal

Infrastrutture del Portogallo



Agenzia dei trasporti finlandese

La Svezia e la Finlandia, dal 2010, e il Portogallo, dal 2015, hanno istituito **società o agenzie pubbliche** responsabili per:

- la pianificazione degli investimenti,
- la manutenzione ordinaria e straordinaria
- l'esercizio

delle **infrastrutture stradali e ferroviarie integrate**.

