

L'Unità Ricerca e Innovazione ha, in sintesi, sviluppato nuovi strumenti operativi di gestione e controllo della rete attraverso:

- ▶ monitoraggio dello stato della rete;
- ▶ definizione dei livelli di qualità attesi;
- ▶ progettazione e definizione di nuovi materiali, strumenti e tecnologie;

il tutto nell'ottica di un continuo aggiornamento tecnologico, del miglioramento della sicurezza delle infrastrutture, della qualità del servizio e della compatibilità ambientale.

I principali progetti condotti nel corso del 2007 sono di seguito riportati:

Progetto SMART

Scopo e campo di applicazione

SMART, acronimo di Sistemi di Monitoraggio Automatico per il Rilievo del Traffico, è un progetto interdirezionale nato con l'intento di acquisire le conoscenze in materia di sistemi di rilievo automatico del traffico ed avanzare qualificate proposte in merito alla definizione di specifiche prestazionali e funzionali finalizzate alla progettazione di una rete aziendale di monitoraggio distribuita su tutto il territorio nazionale.

Obiettivi

Obiettivo del progetto SMART individuare i parametri funzionali di progetto ed analizzare le tecnologie di rilevamento disponibili sul mercato per classificarne l'utilizzo e verificarne accuratezza ed affidabilità

Modalità applicative

In tale ottica il progetto SMART si è sviluppato su due fronti:

1. uno studio pilota su una porzione significativa della rete stradale, finalizzata alla definizione dei criteri progettuali per la localizzazione ottimale delle sezioni di monitoraggio;
2. uno studio sperimentale dei sistemi di rilevamento disponibili sul mercato mirato a verificare le prestazioni dei dispositivi e la durabilità della sensoristica in relazione a sollecitazioni ambientali e meccaniche.

Risultati

I risultati attesi dal progetto riguardano fondamentalmente 4 aspetti:

1. definizione dei criteri per la localizzazione delle sezioni ottimali di monitoraggio in relazione ad alcuni prefissati obiettivi;
2. confronto tra le sezioni di monitoraggio individuate su due regioni campione (Campania e Lazio) mediante l'applicazione dei criteri proposti con le sezioni storiche di censimento;

3. definizione delle procedure per la verifica prestazionale dei sistemi automatici di monitoraggio;
4. caratterizzazione prestazionale dei dispositivi testati e loro classificazione in relazione agli obiettivi del monitoraggio individuati.

Benefici attesi

Con il progetto SMART si è inteso colmare il gap conoscitivo sulle effettive prestazioni dei sistemi automatici di monitoraggio del traffico, attraverso la predisposizione di opportune procedure valutative e l'allestimento di una postazione sperimentale in cui testare le diverse configurazioni tecnologiche.

Benefici sono attesi anche nel campo della progettazione dei sistemi di monitoraggio del traffico, grazie ai risultati conseguiti sulla caratterizzazione e classificazione funzionale delle diverse famiglie tecnologiche testate, in relazione alle effettive prestazioni rilevate al variare del tipo di applicazione nelle reali condizioni di utilizzo.



Fig. 1 – Sito sperimentale

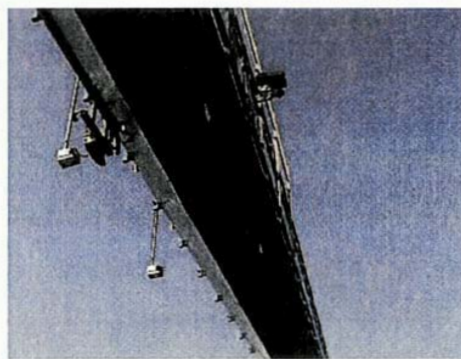


Fig. 2 – Vista dei dispositivi installati sul sovrappasso pedonale nel sito sperimentale



Fig. 3 – Vista di alcuni dispositivi (spire e sensori peso) annegati nella pavimentazione stradale

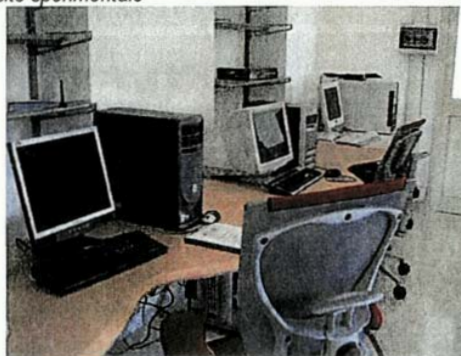


Fig. 4 – La sala di controllo SMART

Progetto di barriera di sicurezza metallica di proprietà Anas

Scopo e campo di applicazione

L'ente proprietario della strada nella progettazione della barriera di sicurezza cerca di ottimizzare il risultato nei confronti degli utilizzatori della strada stessa, rispettando comunque tutte le norme per superare i crash test e tenendo conto del loro costo globale (dispositivo + supporto del medesimo); a questi fini:

- controlla che i passeggeri delle autovetture non abbiano danni dall'urto, usando manichini antropomorfi;
- provvede ad aggiungere, verificandone l'efficacia, dispositivi per la protezione dei motociclisti, che ultimamente hanno avuto un aumento di feriti e morti dovuti all'urto sulle barriere

Tutto ciò ha portato alla progettazione, da parte del Centro Sperimentale ANAS di Cesano, della nuova barriera ANAS H2 BL SM (dove H2 è la classe di resistenza, BL sta per Bordo Laterale e SM sta per Salva motociclisti)

Obiettivi

Obiettivo dichiarato della Nuova Barriera ANAS H2 BL SM è quello di ottenere una maggior sicurezza associata ad una riduzione dei costi globali: barriera, spazio per poterla usare e sua manutenzione; ciò è stato reso possibile, nonostante che protezioni aggiuntive e spostamento minimo comportino maggiori pesi, mediante:

- ▶ maggiori ribassi ottenibili con l'incremento dei possibili fornitori-installatori (la barriera di proprietà è costruibile tramite una gara con maggior numero di fornitori);
- ▶ riduzione del costosissimo spazio a tergo dell'attrezzatura, sia per strade nuove che per quelle esistenti, conseguente al minor spostamento della barriera;
- ▶ riduzione dei costi di manutenzione tramite l'uso dello stesso distanziatore nelle diverse Classi di resistenza delle barriere, in modo che i pezzi di ricambio siano tutti uguali.

Risultati

La barriera ANAS è quindi la prima barriera dotata di profilo Salva Motociclisti verificato come attrezzatura strutturalmente partecipante al funzionamento per urti di veicoli a quattro ruote.

Il 21 dicembre scorso le prove di crash TB11 e TB 51 (autovettura ed autobus) condotte nella Pista AISICO di Anagni, certificata ISO 17025 hanno reso utilizzabile questa nuova barriera di massima sicurezza, che copre più dell'80% del fabbisogno ANAS, perché è il tipo più richiesto; seguiranno nell'anno 2008 i tipi e le Classi che coprono gli ulteriori fabbisogni.

Le prove con manichino lanciato saranno eseguite nel mese di febbraio 2008 dopo la messa a punto del dispositivo di lancio, che è ancora nella sua fase sperimentale in Italia.

Benefici

È comunque già possibile usare operativamente la barriera Anas H2 BL SM di cui si sta scrivendo il Manuale di Installazione che comprenderà anche gli spazi da lasciare a tergo sia nelle nuove costruzioni che nelle strade esistenti, basate sui calcoli previsti dall'art. 6 del DM 21 giugno 2004, con gli incidenti più probabili sull'esistente.

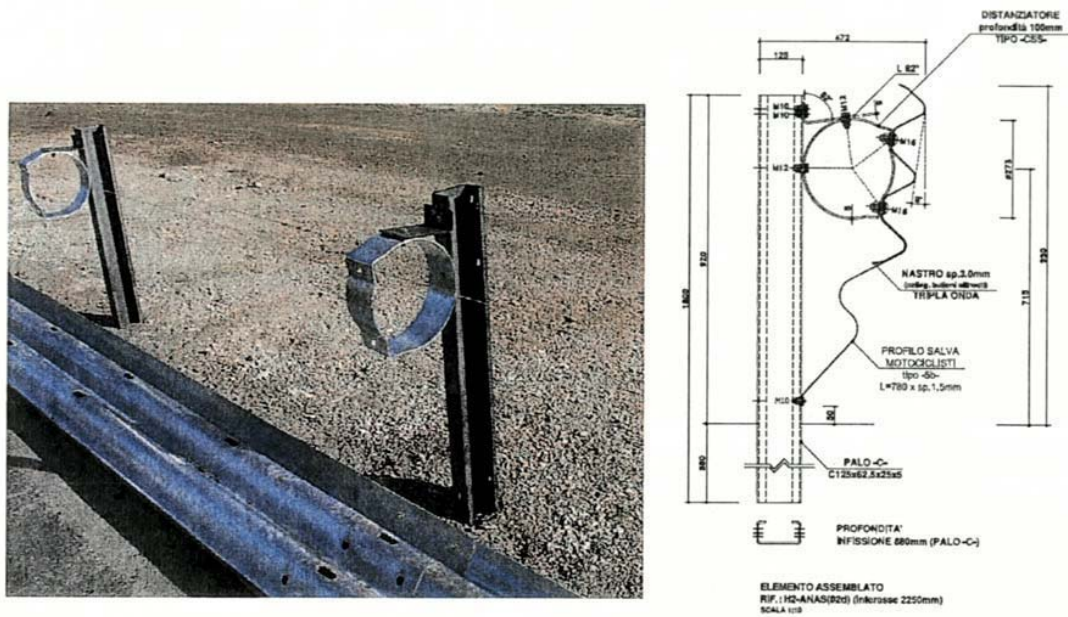


Figura 1: Barriera in fase di montaggio



Figura 2: Aspetto della barriera montata

Progetti Speciali Società Controllate

QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA S.p.A.

Il 2007 è stato l'anno in cui la Società ha realizzato importanti progressi al fine di soddisfare la missione che ne ha originato la costituzione. Nell'esercizio infatti, sulla base delle attività avviate negli anni precedenti, sono stati conseguiti rilevanti obiettivi che testimoniano l'ingresso nella piena fase realizzativa del Progetto Quadrilatero avente ad oggetto il completamento e adeguamento di due arterie principali (l'asse Foligno-Civitanova Marche strada statale 77 e l'asse Perugia-Ancona statali 76 e 318), della Pedemontana Fabriano-Muccia/Sfercia e altri interventi viari. Più in particolare si fa riferimento all'apertura dei cantieri ed alla stipula di Accordi di Programma con Enti ed Istituzioni locali, finalizzati all'attivazione dei meccanismi di cofinanziamento previsti per la costruzione del sistema viario.

Inoltre la Società ha registrato l'ingresso nel capitale della Regione Marche e della Regione Umbria (tramite la società Sviluppumbria), della Provincia di Macerata, della Camera di Commercio di Macerata e della Provincia di Perugia. Tale significativa partecipazione degli Enti territoriali, oltre a consentire un primo incremento di capitale in conformità di quanto stabilito dal CIPE con la delibera 13 del 2004, testimonia in maniera tangibile un importante segnale di fiducia nei confronti della Società.

A conferma di quanto suddetto va segnalato che nel mese di aprile è stato aperto il primo cantiere, mentre i Contraenti Generali hanno proseguito nelle loro attività, arrivando a consegnare i progetti relativi a tutti i lotti previsti, di cui attualmente otto in fase di progettazione definitiva e due esecutiva.

Anche relativamente al Piano di Area Vasta (PAV), lo strumento finalizzato alla crescita dello sviluppo socioeconomico del Territorio ed al reperimento dei fondi necessari per cofinanziare le opere viarie, sono stati compiuti passi fondamentali.

La Società ha infatti firmato con le Regioni Marche ed Umbria, unitamente ai Comuni interessati alla prima tranche di otto Aree Leader, approvate dal Cipe nel 2006, gli Accordi di Programma per l'attivazione dei meccanismi di cofinanziamento previsti per il sistema viario Quadrilatero, dopo aver condiviso tempi e modalità della cosiddetta "cattura di valore". Altro determinante atto riguarda l'Accordo di Programma firmato dalla Società con la Camera di Commercio di Macerata, che si è impegnata a versare con decorrenza 2008 e per trenta anni l'incremento del venti per cento della tassa di iscrizione degli Associati, in coerenza con le disposizioni della Legge n. 580 del 1993. A fronte dei rilevanti progressi compiuti, la Società ha indetto una gara internazionale per la selezione di un advisor con l'obiettivo di ottimizzare le strategie di valorizzazione e collocamento sul mercato della prima tranche delle otto Aree Leader. Il 29 febbraio 2008 con l'ultima seduta ad evidenza pubblica è stata aggiudicato provvisoriamente l'incarico all'ATI costituita da Price Advisory, Cassa Depositi Prestiti e Unicredit.

Occorre segnalare che, a seguito degli Accordi di Programma finora stipulati nell'ambito del PAV, la Banca delle Marche ha asseverato le fonti di cattura di valore quantificandole in 312 €/Milioni, corrispondenti a 137 €/Milioni attualizzati, in linea pertanto con le previsioni.

Contestualmente al progredire del Progetto anche la struttura della Società è stata opportunamente implementata in termini di risorse, professionalità, strumenti e procedure necessarie per gestire la complessa realizzazione dell'Opera. In particolare l'attività del Project Management Consultant, selezionato tramite gara internazionale nel corso del 2006, è entrata in piena operatività fornendo la necessaria assistenza amministrativa e gestionale. Sempre in termini di organizzazione pare opportuno segnalare la definizione dell'assetto organizzativo aziendale, la predisposizione del modello di controllo e gestione previsto dal DLgs 231/2001 e la stipula con ANAS di un contratto di service limitatamente ad alcune attività aziendali.

Tra i fatti salienti successivi alla chiusura dell'esercizio 2007, pare opportuno segnalare l'ulteriore aumento del capitale sociale di 25 €/Milioni. Al momento l'adesione, a detto aumento, riguarda Sviluppumbria, che ha sottoscritto circa il 29 % e Anas, che ha sottoscritto anche la quota inoptata da parte degli altri azionisti. La Regione Marche ha comunque ribadito formalmente la propria volontà di aderire, ma per questioni tecniche ha rinviato il perfezionamento dell'impegno alla sottoscrizione della propria quota, che formalizzerà mediante acquisizione da Anas.

STRETTO DI MESSINA S.p.A.

L'esercizio 2007 ha visto l'attuazione delle disposizioni contenute nella legge 24 novembre 2006, n.286 che pur confermando implicitamente la Società Stretto di Messina come Concessionaria della realizzazione del Ponte, hanno notevolmente mutato il quadro normativo di riferimento.

Tali disposizioni legislative hanno comportato essenzialmente la modifica dell'assetto azionario della Società, l'ampliamento dell'oggetto sociale e la diversa destinazione delle risorse ex Fintecna inizialmente destinate alla realizzazione dell'opera.

Per quanto riguarda il riassetto azionario il comma 91 dell'art 2 della suddetta legge, ha testualmente disposto che al capitale sociale di Stretto di Messina S.p.A. partecipino "Anas S.p.A., le Regioni Sicilia e Calabria, nonché altre Società controllate dallo Stato e amministrazioni ed Enti Pubblici".

In attuazione delle sopraesposte disposizioni il 25 settembre 2007 è stato formalizzato l'atto di scissione del Ramo d'Azienda di Fintecna S.p.A. denominato "Infrastrutture", con assegnazione dello stesso ad Anas S.p.A., che, pertanto, è divenuta socio di maggioranza in SdM con l'81,848% di possesso azionario.

In ordine alle risorse finanziarie (quasi 1.5 €/Miliardi) accantonate da Fintecna S.p.A. per concorrere pro quota all'aumento di capitale necessario per la

realizzazione del Ponte, la legge ne ha disposto il trasferimento al Ministero dell'Economia e della Finanze.

Riguardo infine l'oggetto sociale la suddetta legge ha attribuito nuove competenze alla SdM S.p.A che attualmente può svolgere, in qualità di impresa di diritto comune ed anche attraverso società partecipate, attività di individuazione, progettazione, promozione, realizzazione e gestione di infrastrutture trasportistiche e di opere connesse in Italia ed all'estero.

La società nel corso del 2007 ha dovuto inevitabilmente adeguare la propria struttura al mutato contesto istituzionale e politico di riferimento, ponendo in essere un significativo ridimensionamento aziendale finalizzato a garantire il contenimento dei costi, peraltro espressamente richiesto dal Ministro delle Infrastrutture con lettera del 26 ottobre 2007.

SdM, quindi, pur rimanendo formalmente titolare della concessione relativa al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, ha dovuto constatare la sopravvenuta impraticabilità del relativo Piano economico-finanziario e, pertanto, la irrealizzabilità dell'opera a causa della diversa destinazione, peraltro non ancora definitiva, assegnata alle risorse finanziarie accantonate da Fintecna per la ricapitalizzazione della società stessa.

Sulla base di quanto sopra, la società non ha potuto pertanto impartire l'ordine di inizio delle attività sulla base del contratto stipulato in data 27 marzo 2006, ed il Contraente Generale (costituitosi in EUROLINK Società Consortile per Azioni) ha avanzato diverse contestazioni, formalizzate in una riserva cautelativa in relazione al differimento della esecuzione con richiesta di pagamento degli oneri indotti da tali ritardi che, al 31 dicembre 2007, quantificava in circa €/migliaia 68.323. Tale richiesta è stata integralmente respinta dalla società che non ha ritenuto di dover accantonare alcuna somma in bilancio relativamente a tale evento.

Analoga richiesta di risarcimento è pervenuta anche da parte di Parson Transportation Group, soggetto incaricato, sulla base del contratto del 16 gennaio 2006, dei servizi di Project Management Consulting concernenti, tra l'altro, il controllo e la verifica delle attività svolte dal Contraente Generale. Per le attività, formalmente iniziate in data 5 aprile 2006 e successivamente sospese, la Parson Transportatio Group ha richiesto un indennizzo pari a circa €/migliaia 9.917, a fronte del quale la SdM ha accantonato al "fondo rischi ed oneri" circa €/migliaia 5.000.

Va segnalato, peraltro, che in data 22 maggio 2008 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con sua lettera, indirizzata alla controllata società Stretto di Messina S.p.A., ha ribadito il carattere prioritario del collegamento stabile fra la Sicilia e il continente

La società quindi è ritornata ad essere pienamente operativa, previa la necessaria revisione della convenzione di Concessione.

Altre attività

Internal Auditing

L'anno 2007 è stato caratterizzato da importanti azioni e significativi cambiamenti nello svolgimento dei compiti assegnati all'Unità Internal Auditing di Anas S.p.A..

Nel corso dell'anno l'attività si è svolta dando attuazione al Piano di Audit 2007 basato in via prioritaria sui rischi aziendali, individuati anche in base alle evidenze emerse dagli audit precedenti ed alle istanze pervenute da vari organi sociali (Presidente, Collegio Sindacale, Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. n.231/2001).

È stata, inoltre, definita la missione dell'Internal Auditing, così individuata: "assicurare al vertice aziendale l'adeguatezza, l'affidabilità e la funzionalità del sistema di controllo interno di ANAS, garantendo la definizione degli standard metodologici e le verifiche presso le Unità Organizzative centrali e periferiche, la formulazione di valutazioni, al fine di supportare interventi correttivi in caso di riscontro di eventuali anomalie, nel rispetto degli indirizzi strategici aziendali e della normativa vigente in materia".

La struttura organizzativa dell'Internal Auditing, rispecchia le tre Condirezioni Generali esistenti all'interno della Società ed è così articolata:

- Servizio Auditing Area Tecnica;
- Servizio Auditing Area Legale e Patrimonio;
- Servizio Auditing Area Amministrazione, Finanza e Commerciale;
- Analisi e Supporto Informativo (in staff al Responsabile dell'Internal Auditing).

Durante l'anno 2007 i Servizi dell'Internal Auditing hanno svolto sia audit inclusi nel Piano sia ulteriori verifiche non pianificate, attivate in seguito ad esigenze emerse nel corso dell'anno. Tali verifiche - riconducibili alle tipologie compliance, financial, strategic e operational - hanno riguardato i principali processi aziendali.

Ulteriori attività sono svolte in qualità di "braccio operativo" dell'Organismo di Vigilanza istituito ai sensi dell'art.6 del D.Lgs. n. 231/2001. Da segnalare, infine, l'istituzione di una "Unità di Missione per la verifica dell'osservanza dei Protocolli di legalità stipulati da Anas per i lavori in corso", il cui coordinamento è stato affidato al Responsabile dell'Unità Internal Auditing.

La capogruppo Anas svolge altresì, in seguito al rinnovo della convenzione di service amministrativo, anche l'attività di internal auditing per la controllata Quadrilatero.