Nel corso del 2008 la Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio ha raggiunto importanti obiettivi in raccordo con gli indirizzi ricevuti.

I principali progetti portati a termine o avviati nel corso del 2008 sono stati:

Costo industriale chilometrico di esercizio e manutenzione della rete

Il progetto *“Valorizzazione del fabbisogno economico annuo, sulla base del costo industriale chilometrico, per l’esercizio e la manutenzione della rete Anas”*, sviluppato nel 2008 ha consentito di stabilire il fabbisogno economico complessivo (con il criterio del “full cost”, e quindi comprensivo anche dei costi indiretti) per l’esercizio e la manutenzione della rete stradale gestita.

Ciò è stato ottenuto attraverso:

- un censimento puntuale (a livello di singolo km) del fabbisogno manutentivo per ciascuna componente elementare delle attività di competenza (es. “Segnaletica orizzontale”: numero di metri lineari di strisce da verniciare; “Opere in verde”: numero di alberi da potare eccetera), rilevati nei 4 Compartimenti Pilota: Campania, Lombardia, Sardegna e Toscana; i Compartimenti hanno raccolto tutti i dati con l’ausilio di oltre 2.500 schede articolate per km contenenti le migliaia di informazioni per gli oltre 6.000 km di rete gestita dagli stessi;
- la definizione di un costo standard unitario (unico a livello nazionale e coerente con gli attuali prezzari utilizzati da ANAS) per ciascuna componente elementare, necessario all’erogazione dei servizi manutentivi (es. €/m di strisce da mantenere, €/albero da potare);
- la quantificazione e successiva valorizzazione delle risorse interne Anas necessarie allo svolgimento delle attività operative gestite internamente (tutela del patrimonio viario, gestione dell’infomobilità e pronto intervento sulle strade ad intenso traffico);
- l’allocazione dei costi indiretti sostenuti presso i Compartimenti e la Direzione Generale (costo del personale e spese per acquisto di beni e servizi) per le attività di pianificazione e coordinamento tecnico; assistenza amministrativa e gestione del personale.

Lo studio ha permesso di:

- definire uno strumento utile per l’individuazione dell’ammontare del fabbisogno economico complessivo;
- aggiornare le logiche di definizione e gestione del budget, in termini di quantificazione del fabbisogno totale, allocazione delle risorse disponibili tra i Compartimenti ed allocazione delle risorse disponibili tra le diverse attività/servizi di competenza ANAS;
- evolvere verso un sistema di controllo unico tutti i costi sostenuti: risorse esterne più personale (attraverso rendicontazione puntuale delle attività svolte)
- estendere i benefici metodologici e di supporto tecnologico-informatico raggiunti per la “Manutenzione ordinaria” anche alla “Manutenzione straordinaria”, introducendo il concetto della “manutenzione pluriennale ciclica programmata”;

- definire l'offerta di una base cognitiva e valutativa al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la determinazione del corrispettivo da inserire nel "Contratto di servizio" in ragione delle quantità effettivamente trattate;
- evidenziare i componenti della spesa manutentiva e di esercizio suddivisi per:
 - manutenzione straordinaria e manutenzione migliorativa
 - manutenzione ordinaria
 - esercizio ("sorveglianza", "infomobilità", "pronto intervento")
 - gestione e supporto amministrativo.

Nel 2009 si è avviata l'estensione effettiva a tutti i Compartimenti del censimento delle quantità patrimoniali che esprimono il fabbisogno di manutenzione ed esercizio onde completare la base informativa per la definizione del costo complessivo annuo. Ciò sarà utilizzato per quantificare, in termini di Manutenzione Ordinaria e Manutenzione Straordinaria, le effettive necessità della rete stradale Anas. L'impegno più rilevante derivante dalle novità imposte dallo sviluppo del progetto riguarderà nei prossimi anni il costante aggiornamento dei dati e l'adozione di forme di *asset management* di tipo industriale sempre più evolute e proficue.

Ricerca europea sui costi di manutenzione stradale di 13 reti statali promossa dal Cedr (Conferenza Europea dei Gestori di Strade)

La ricerca è stata varata nell'aprile 2008 e dunque successivamente alla ricerca sul costo industriale chilometrico sviluppata dalla Direzione Esercizio. Notevoli le aree di sovrapposizione tra le due ricerche; notevole lo stesso valore di attualità - in qualche caso di urgenza - annesso dai vari gestori di strade statali circa la disponibilità di un parametro di costo oggettivo sulla base del quale rendere conto ai rispettivi governi circa l'attendibilità delle somme richieste ogni anno. La ricerca sulle spese manutentive e sulle *best practices*, denominata BEXPRAC, produrrà i suoi risultati prima dell'estate 2009 e sarà presentata a settembre 2009 ai capi azienda o direttori generali dei gestori stradali dei paesi coinvolti.

Modello di esercizio

Nel corso del 2008, è proseguita l'implementazione del nuovo modello organizzativo dell'Esercizio (progetto iniziato nel corso dello scorso anno), al fine di ottenere un efficientamento del processo, il contenimento dei costi ed una migliore attribuzione dei carichi di lavoro.

Gli obiettivi principali del progetto di riorganizzazione del Modello di Esercizio sono stati:

- l'identificazione di un nuovo modello di funzionamento organizzativo articolandolo in tutte le sue variabili più rilevanti: processi operativi, struttura organizzativa, modello organizzativo di acquisto, macrodimensionamento in termini di costi e risorse umane, benefici attesi (livelli di servizio e efficientamento organizzativo);
- una strategia di approvvigionamento finalizzata ad efficientare il processo interno di acquisto, ad ottenere significativi risparmi e rendere confrontabili i livelli dei servizi erogati dalla fornitura;

- la valorizzazione e la riqualificazione di figure chiave sul territorio riferite alla linea dell'esercizio e l'introduzione/istituzionalizzazione di nuove figure per la Sala Operativa Compartimentale.

Per verificare l'efficacia del nuovo modello di Esercizio è stato deciso di adottare un approccio a campione in quattro compartimenti pilota (Compartimenti per la Viabilità di Lombardia, Toscana, Campania e Sardegna) con i quali sono state avviate nella prima metà del 2008 una serie di attività propedeutiche all'avvio della sperimentazione. Inoltre, sono state messe in funzione quattro sale operative nei Compartimenti sopra citati.

I benefici attesi dal nuovo modello organizzativo riguardano in particolare:

- modello di business: passaggio da una struttura rigida con costi fissi elevati in alcune aree geografiche a una struttura maggiormente flessibile e coerente con la variabilità dei corrispettivi;
- processi operativi: rafforzamento del ruolo ANAS sulle attività di soccorso e di tutela del patrimonio (h24 e 365 giorni all'anno) sulle strade con caratteristiche autostradali. Potenziamento del servizio di infomobilità attraverso l'implementazione di 21 SOC con dotazione tecnologica innovativa, di cui 12 h 24 e 9 h variabile
- risorse umane: ampio ricorso agli strumenti di flessibilità disponibili e attribuzione dei carichi di lavoro in ottica di saturazione delle risorse ed in coerenza con la distribuzione del traffico;
- strumenti: implementazione di un sistema di rilevazione delle performance e monitoraggio della domanda (anche a seguito dello sviluppo del servizio di infomobilità).

Sale operative compartimentali

Nei primi mesi del 2009 può dirsi concluso il programma di impianto delle nuove Sale Operative Compartimentali (SOC), con il completamento di tutte le installazioni video-wall.

Al 31 dicembre 2008, delle 21 Sale Operative, erano state completate le installazioni dei video-wall in 17 sedi.

L'infomobilità

In merito all'attività h24 di pronto intervento e di regolazione della circolazione, svolta da Anas, un ruolo importante è svolto dal servizio di infomobilità, che viene realizzato attraverso l'attività delle 21 Sale Operative Compartimentali, collegate alla Sala Operativa Nazionale (SON), che sono dotate delle più moderne tecnologie per il controllo e la gestione del traffico (collegamenti alle telecamere e ai sensori su strada, videowall etc), a cui si aggiungerà nel corso del 2009 una flotta di 1.000 autovetture Anas dotate di apparati telematici di controllo e di trasmissione delle informazioni sul traffico.

La Sala Operativa Nazionale rappresenta la cerniera di collegamento tra l'Anas, il Dipartimento della Protezione Civile ed il Ministero dell'Interno. Le informazioni sulla viabilità

raccolte dal personale Anas su strada vengono trasmesse alla Sala Operativa Nazionale attraverso un sofisticato sistema informatico, l'organizzazione prevede circa 1500 operatori abilitati all'invio di comunicazioni, che generano un traffico stimabile in circa 120.000-150.000 messaggi all'anno.

La Sala Operativa Nazionale 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. La trasmissione delle informazioni avviene tramite l'emissione costante di bollettini emergenza che riassumono le situazioni più critiche presenti sul territorio.

Grazie a questo articolato sistema operativo è possibile informare l'utenza in tempo reale sull'evoluzione della circolazione e sugli eventi dinamici che si verificano.

L'informazione agli utenti è realizzata attraverso i notiziari del CCISS Viaggiare Informati (che sono confezionati anche grazie all'attiva partecipazione del personale dell'Anas alla struttura di produzione), il Televideo Rai, il Numero Unico dell'Urp Pronto Anas 841.148, il Numero Verde della Salerno-Reggio Calabria 800-290-092 e il nuovo Portale Anas (accessibile attraverso la pagina www.stradeanas.it), che consente al navigatore la possibilità di ricevere informazioni sulla viabilità con un monitoraggio dinamico del traffico, osservando la situazione in tempo reale di molte arterie nazionali (anche non gestite direttamente dall'Anas) e di ricevere informazioni sul traffico in modo aggiornato e in tempo reale, con le indicazioni della velocità chilometrica stimata per ogni tratta di percorrenza visualizzata.

Particolare importanza riveste infine la dotazione in corso d'opera delle strade caratterizzate da maggiori flussi di traffico di pannelli a messaggio variabile collegati alle sale operative compartimentali, in grado di comunicare gli eventi in atto (in itinere ed in entrata a monte dell'evento), al fine di avvisare i conducenti dei veicoli in viaggio della situazione verso la quale si stanno avvicinando e indurre così un comportamento di guida particolarmente prudente e, se necessaria, una scelta di percorso diversa. A titolo di esempio, sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria e sull'autostrada del Grande Raccordo Anulare di Roma sono stati installati complessivamente 150 pannelli a messaggio variabile.

Sistema di rilevazione velocità media

Sulla rete Anas sono in corso di esecuzione i lavori per la posa in opera degli strumenti in grado di calcolare la velocità media di percorrenza. A dicembre 2008, infatti, il consiglio di amministrazione ha approvato l'avvio di una gara per introdurre il tutor su tre tratte statali ad elevato livello di traffico come la SS 309 Romea, la SS 1 Aurelia, la SS 7 Quater Domitiana che sono tra le più rischiose in Italia. Il sistema di rilevazione della velocità sulle tratte stradali, entrerà in funzione entro la fine del 2009, la scelta di Anas è stata quella di adottare un Tutor di seconda generazione, adeguato alla diversa conformazione delle strade statali rispetto alle autostrade.

Servizi invernali sulle strade statali

È stato così concepito un "sistema" di sette *centri di eccellenza* per i servizi invernali, esteso all'intero territorio nazionale: la loro caratteristica peculiare è di essere resi idonei ad intervenire anche fuori dai confini regionali di ubicazione, in maniera da scongiurare l'interruzione di pubblico servizio anche laddove l'affidatario si trovi di fronte a difficoltà insormontabili. I sette centri, denominati "Centri di Specializzazione Neve" sono situati in Valle d'Aosta, Veneto, Abruzzo, Molise, Calabria, Sicilia e Sardegna e hanno la missione di:

- integrare il servizio nei Compartimenti limitrofi in caso di emergenza e realizzare la efficace collaborazione con la Protezione Civile;
- mantenere l'addestramento del personale Anas sia operativo sia di supporto;
- essere autonomi rispetto al ricorso ad appalti esterni.

I sette Centri di Specializzazione Neve possono mobilitare circa 500 mezzi speciali. Gli interventi che si renderanno necessari potranno scaturire anche dalla collaborazione di più Centri di Specializzazione Neve.

La sicurezza in galleria

Due le principali novità attivate: la dotazione per tutte le gallerie di uno specifico Piano Manutentorio; la dotazione per tutte le gallerie di uno specifico Piano di Emergenza. Propedeutiche e funzionali ai piani di emergenza sono le *analisi di rischio*, per le quali sono state bandite apposite gare.

Attività connesse alla gestione della rete

Nell'esercizio 2008 il gruppo, in particolare attraverso l'Unità Organizzativa Commerciale della capogruppo, ha perseguito politiche finalizzate a incrementare i ricavi attraverso lo studio, lo sviluppo e l'implementazione di nuove opportunità di business, la gestione commerciale dei servizi offerti (licenze e concessioni, trasporti eccezionali, affissione e spazi pubblicitari, ecc) e la valorizzazione del patrimonio immobiliare esistente.

In materia di licenze, concessioni e pubblicità è stato dato avvio ad un piano di verifica e censimento, quale base per il miglioramento della gestione globale dell'attività tipica. Sono stati pertanto elaborati studi per una riformulazione della struttura organizzativa, centrale e periferica, nonché ipotesi di rivisitazione delle formule a base della determinazione dei canoni concessori per gli accessi alle aree di servizio.

L'attività amministrativa si è concentrata sulle azioni di recupero crediti, attraverso la riformulazione delle richieste e la verifica circa l'attendibilità del database dei clienti.

Nell'ambito delle concessioni legate alla posa di fibra ottica si è dato nuovo impulso alla definizione dei rapporti commerciali e contrattuali con Telecom Italia S.p.A. ed altri operatori, anche attraverso la rivisitazione delle convenzioni.

Per quanto riguarda gli impianti pubblicitari, è stata effettuata la ricognizione per compartimento delle sanzioni amministrative elevate per l'abusivismo pubblicitario, i cui risultati, in

uno con gli elementi raccolti nel corso del confronto collaborativo con le Associazioni di settore, hanno permesso la formulazione di una compiuta proposta risolutiva del fenomeno, sia sul piano interno dell'organizzazione, che su quello dei rapporti esterni, con l'elaborazione di uno specifico regolamento.

Per il settore dei trasporti eccezionali sono giunti a conclusione i lavori del comitato congiunto tra Anas e Comitato Centrale dell'Albo per l'Autotrasporto - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti allo scopo di regolarizzare una serie di criticità emerse nella seconda metà del 2007. Tale attività si è concretizzata con l'elaborazione di un nuovo tariffario, approvato nel mese di luglio.

In materia di valorizzazione del patrimonio è stato istituito un tavolo presso l'Agenzia del Demanio per la gestione e l'utilizzazione del patrimonio immobiliare Anas. Inoltre, nel settore specifico delle aree di servizio autostradali, previ incontri con le Associazioni dei Gestori, è stato definito, presso il Ministero per lo Sviluppo Economico, un accordo per il riavvio delle procedure di gara per il rinnovo delle concessioni relative a quaranta aree di servizio sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Per quanto riguarda il progetto di censimento e accatastamento del patrimonio immobiliare, è stato concluso circa l'80% delle attività di ricerca, rilevazione, verifica e aggiornamento catastale. Sono state completate circa 4.300 unità immobiliari su un totale di 5.500. Per le restanti circa 1.200 unità immobiliari sono emersi problemi di titolarità derivanti dalle procedure di esproprio non ancora completate o definite.

Aree di Servizio

Nel corso del 2008 si sono intensificate le attività dirette ad assicurare lo sviluppo e l'adeguamento delle Aree di Servizio sulle Autostrade in gestione diretta e sui Raccordi Autostradali, curandone anche la relativa gestione contrattuale e la riscossione di tutti i proventi connessi alla valorizzazione e alla gestione delle Aree di Servizio in gestione diretta e in concessione nonché curando le procedure per l'affidamento delle concessioni nonché delle attività dirette alla regolarizzazione amministrativa delle Aree di Servizio ubicate lungo le Autostrade del G.R.A. e Roma-Fiumicino.

Il Consiglio d'Amministrazione dell'Anas nelle sedute del 30 luglio 2008 e del 17 dicembre 2008 ha approvato i Piani di Localizzazione delle nuove aree di servizio da costruire sulla rete autostradale gestita dalla società.

Complessivamente i Piani delle Localizzazioni prevedono la realizzazione di 55 nuove Aree di Servizio.

Nel mese di settembre 2008, successivamente alla prima approvazione dei Piani delle Localizzazioni da parte del Consiglio d'Amministrazione, è stato richiesto ai Compartimenti di predisporre le singole progettazioni preliminari di ogni Area di Servizio da concordare con la Regione territorialmente competente.

Nel corso del 2009, la Direzione Esercizio riceverà le progettazioni preliminari eseguite dai Compartimenti e darà il suo benestare alla redazione del progetto definitivo. Per tutti i 55 progetti, il progetto definitivo sarà sottoposto a Conferenza di Servizi con le Amministrazioni Comunali territorialmente competenti. Successivamente, saranno avviati gli adempimenti

finalizzati alla comunicazione dell'avvio del procedimento relativo all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

Inoltre il Consiglio di Amministrazione ha deliberato favorevolmente in merito al rilascio delle autorizzazioni per la realizzazione e l'apertura di Aree di Servizio su terreni di proprietà di terzi ubicate lungo i Raccordi Autostradali (riconosciuti "Autostrade senza pedaggio") in gestione diretta Anas e ha approvato il Disciplinare da rilasciare per le suddette autorizzazioni.

Attività di ricerca e sviluppo

Ciascun gestore di infrastrutture stradali e dunque Anas, in qualità di gestore primario della rete nazionale, è chiamato a fronteggiare problematiche sempre crescenti e sempre più sfidanti in termini di efficienza costruttiva, strategie manutentive, sicurezza, riduzione degli impatti ambientali, diminuzione degli oneri economici a fronte di un incremento dei costi generali di costruzione e manutenzione delle infrastrutture e delle materie prime necessarie.

Il perseguimento di questi obiettivi richiede l'individuazione di tecniche e tecnologie innovative in numerosi campi del settore dei trasporti, innovazione che non può prescindere da investimenti nella ricerca, strumento essenziale di sviluppo strategico.

Le attività di ricerca e sviluppo del gruppo Anas sono gestite dall'Unità Ricerca e Innovazione della capogruppo.

Gli obiettivi sono quelli di ricercare soluzioni avanzate al minimo costo globale (esecuzione e mantenimento), di indicare soluzioni ottimali nei diversi settori delle nuove costruzioni e dell'esercizio, che favoriscano un crescente livello di sicurezza delle infrastrutture, anche attraverso la messa a punto di linee guida e normative, recuperando presenza nei tavoli decisionali e così riconfermando, per Anas, un proprio ruolo di leadership.

In tema di sicurezza stradale deve infatti rilevarsi come, nonostante l'elevata attenzione le azioni finora intraprese non hanno ancora consentito l'atteso abbattimento del numero degli incidenti. Il comportamento degli utenti della strada è senza dubbio la causa principale di mortalità, ma non minore importanza viene attribuita allo stato di manutenzione e conservazione dell'infrastruttura.

Gli obiettivi da perseguire sono quindi, oltre allo sviluppo di veicoli sempre più evoluti e alla messa a punto di programmi tesi a spingere gli utenti verso comportamenti responsabili, la messa a punto di tecniche di realizzazione e miglioramento delle infrastrutture stradali, utilizzando tutte le innovazioni tecnologiche attualmente disponibili.

Sono illustrate di seguito le attività di maggior rilievo svolte nel corso del 2008.

Progettazione e realizzazione di una rete automatizzata di monitoraggio e misurazione dei flussi di traffico e della incidentalità

Il progetto è volto al monitoraggio del traffico e della incidentalità sulla rete stradale Anas tramite una rete di rilevamento dati su strada e di una specifica piattaforma software.

Le informazioni saranno raccolte attraverso diverse tipologie di sensori per il rilevamento del traffico veicolare, integrati in alcuni punti da videocamere di sorveglianza e stazioni meteo.

Il progetto prevede, l'installazione e messa in funzionamento di 917 postazioni di rilevamento del traffico.

Il sistema consentirà di acquisire le informazioni provenienti dalle fonti di rilevazione periferiche, effettuare tutte le elaborazioni statistiche storiche e previsionali e di studio, consentire l'accesso a tutti gli utenti dotati di opportuno account sia in sede centrale, sia in tutte le sedi Anas periferiche, per eventuali utenti istituzionali esterni.

Studio di sistemi di rilievo ad alta velocità delle caratteristiche di portanza

Un sistema che consenta di conoscere in maniera accurata ed estensiva la portanza della pavimentazione di tutta la rete gestita dall'Anas, oltre a fornire uno straordinario strumento di controllo, permette la redazione di piani di manutenzione programmati in modo da dimensionare al meglio gli interventi di manutenzione ed ottimizzare l'impiego delle risorse.

È con questo spirito che si sta avviando a conclusione la procedura di acquisto del Traffic Speed Deflectometer (TSD), dalla Società danese Greenwood Engineering A/S, che esegue misure della portanza delle pavimentazioni in continuo ad alta velocità (90 km/h).

DELPHI (DELineation PHotometric Instrument)

Il monitoraggio con sistemi evoluti e ad alte prestazioni è stato approfondito anche per il caso della segnaletica orizzontale, per la quale è stato progettato e poi acquisito un nuovo mezzo espressamente rivolto a tale settore.

Tale mezzo, battezzato DELPHI (DELineation PHotometric Instrument) è un'apparecchiatura che determina la retroreflessione (visibilità notturna) della segnaletica orizzontale, con misura dell'indice RL valutato secondo gli standard della normativa EN 1436.

L'apparecchiatura esegue misure in continuo ad alta velocità (superiore a 90 km/h) senza perturbare il traffico, inoltre consente il montaggio della testa di misura su entrambi i lati del veicolo per rilevare qualsiasi tipo di segnaletica sia di margine destro che sinistro.

I valori di RL rappresentano gli indicatori utilizzati nei controlli prestazionali in alto rendimento previsti nel Capitolato Speciale di Appalto, di recente adozione da parte di ANAS, per la manutenzione delle segnaletiche orizzontali al fine di escludere dalla accettazione pitture di insufficiente visibilità.

Progetto di nuovi capitolati prestazionali

L'Anas sta portando avanti una profonda revisione dei metodi di valutazione dello stato in essere, dei progetti e delle esecuzioni delle pavimentazioni con criteri prestazionali, per ottenere pavimentazioni efficienti e durevoli con il minimo costo globale; il tutto basato sul reimpiego dei materiali esistenti e sull'uso anche di quelli marginali che riducano il consumo di inerti pregiati.

Sono state definite e sottoposte all'approvazione del CdA le linee guida per il progetto degli interventi di ripristino, che si prefiggono lo scopo di orientare le scelte progettuali in materia,

e le nuove Norme Tecniche (prestazionali) che forniscono i criteri di esecuzione e di controllo sui materiali utilizzati e sui lavori.

Va infine ricordato che il documento avente ad oggetto la "Gestione delle pavimentazioni stradali - linee guida di progetto e norme tecniche prestazionali" è stato presentato ufficialmente ad Asphaltica, fiera leader nel settore, tenutasi a Padova dal 27 al 29 novembre 2008.

Prove avanzate su materiali stradali

Anas nell'ambito del Centro Sperimentale Stradale di Cesano ha messo a punto ed esegue test prestazionali al fine di implementare gli standard costruttivi delle strade, in particolare la prova per misurare il parametro "qualità a fatica" sulle miscele bituminose, parametro principe che decide la durata delle pavimentazioni, indispensabile per ottimizzare la scelta delle soluzioni tecniche.

La caratterizzazione del comportamento a fatica delle miscele consente, attraverso l'impiego di metodi di calcolo razionale, di dimensionare opportunamente le pavimentazioni in funzione di una vita utile di progetto.

Inoltre, il Centro ha perfezionato un sistema economico e semplice per impiegare su larga scala la prova a fatica, con una valutazione immediata della qualità della miscela, consentendo un efficace e puntuale controllo dei materiali utilizzati durante la realizzazione dell'opera.

Le nuove barriere

Il focus di attenzione per ANAS nel settore delle barriere è stato sulla sicurezza totale di tutti gli utenti della strada. è rappresentato da:

- 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;
- 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;
- 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.

Naturalmente lo spostamento da minimizzare e le protezioni aggiuntive per i motociclisti, comportano maggiori pesi e quindi maggiori costi a parità di Classe di energia contenuta. Questo naturale maggior costo della barriera in sé, verrà però compensato in termini complessivi dal minor spostamento ottenuto nelle prove, che consentirà di ridurre lo spazio a tergo dell'attrezzatura che ha anch'esso un costo non tenue e quindi il costo globale.

Per il gestore della strada il costo globale potrà avere un quindi un valore tale che la maggior sicurezza si ottiene con costi minori rispetto a quelli delle soluzioni attualmente in uso; e questa maggior sicurezza è certificata dalle misure.

Altre attività di Anas

Finanza di Progetto e Concessioni Autostradali

Individuazione dei soggetti promotori

Nel mese di aprile 2008 l'Anas ha proceduto a dichiarare il pubblico interesse, con individuazione del soggetto promotore che avrà il diritto di prelazione nella successiva fase di gara, sulle seguenti iniziative:

- a) collegamento viario del porto di Ancona con la grande viabilità;
- b) collegamento viario Ragusa-Catania;
- c) collegamento viario Caianello-Benevento.

Per le suddette iniziative si è proceduto ad inviare il progetto preliminare alla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e si è provveduto alla pubblicazione delle parti variate del progetto del promotore per l'aggiornamento della procedura VIA per la successiva approvazione da parte del CIPE.

Per quanto riguarda il collegamento viario San Vittore-Bojano-Campobasso tutte le attività successive alla individuazione del promotore, avvenuta anch'essa nel mese di aprile 2008, saranno svolte dalla società Autostrada del Molise appositamente costituita e partecipata pariteticamente da Anas e Regione Molise.

Sempre nel mese di aprile 2008 l'Anas ha proceduto a dichiarare il pubblico interesse, con individuazione del soggetto promotore, per "l'adeguamento, messa a norma e successiva gestione degli impianti delle gallerie del Compartimento della Lombardia".

Nella successiva fase di gara non sono pervenute offerte da parte dei soggetti invitati e, pertanto, il promotore è risultato aggiudicatario della concessione.

Aggiornamento del Masterplan delle iniziative

In attuazione della nuova normativa introdotta con il 3° Decreto Correttivo sono state presentate ad Anas, ai sensi dell'art. 153, comma 19 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i gli studi di fattibilità aventi ad oggetto il collegamento autostradale Ferrara (A13) – Porto Garibaldi ed il collegamento autostradale tra l'A1 (Capua), l'aeroporto di Grazzanise e la direttrice Domitiana.

Anche a seguito di tali proposte l'Anas nel mese di dicembre ha proceduto all'aggiornamento del Masterplan prevedendo tra le iniziative da realizzare con il sistema del project financing i seguenti interventi:

- a) collegamento autostradale Ferrara (A13) – Porto Garibaldi;
- b) collegamento autostradale tra l'A1 (Capua), l'aeroporto di Grazzanise e la direttrice Domitiana;
- c) collegamento autostradale Grosseto-Fano tratta Arezzo-Fano.

Contributi Comunitari

Per quanto riguarda il Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006 ed i Programmi Operativi Regionali sono proseguiti, nel corso del 2008, i controlli da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Commissione Europea, dell'Autorità di Vigilanza e delle Autorità di Gestione regionali sugli interventi che hanno beneficiato dei fondi comunitari. È proseguito il monitoraggio finanziario, procedurale, fisico e di risultato dei 91 interventi attualmente inseriti nel PON anche in vista della chiusura del Programma 2000-2006 (31/06/2009)

Nel corso dell'anno la società ha partecipato alla call for proposals della Commissione Europea con 2 richieste di cofinanziamento a valere sulla Linea di Finanziamento per le Reti Transeuropee dei Trasporti (TEN-T):

- Lavori di adeguamento della Galleria Montecrevola lungo l'asse TERN costituito dalla SS 33 del Piemonte, asse di collegamento verso il confine con la Svizzera attraverso il Passo del Sempione fino a Martigny-Losanna,
- Studio di fattibilità e progettazione preliminare di un sistema di trasporto integrato multimodale per il miglioramento della viabilità di accesso all'Aeroporto di Roma Fiumicino, Leonardo da Vinci.

Inoltre, sempre nell'ambito TEN-T, è stata gestita l'attività di rendicontazione e di chiusura dell'intervento n. 2001/I/966 relativo all'Autostrada del GRA - Adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia del 5° lotto del Quadrante Nord Ovest.

Nel corso dell'anno è stato avviato il Progetto Easyway, presentato alla Commissione Europea in partenariato con 22 Stati membri UE, nel settore dei Sistemi di Trasporto Intelligenti applicati alle Reti Transeuropee dei Trasporti (TEN-T), per il cofinanziamento di:

- Autostrada del G.R.A. "Grande Raccordo Anulare", Roma – Aeroporto di Fiumicino e vie consolari appalto integrato per la progettazione esecutiva, esecuzione e manutenzione delle opere per il monitoraggio ed il controllo del traffico;
- A/19 "Palermo – Catania" e l'A/29 "Palermo – Mazara del Vallo", lavori per il telecontrollo e la realizzazione di un sistema di telecamere a circuito chiuso compresa la fornitura e posa in opera di cavo in fibra ottica,
- Studi ed i progetti ITS applicati al Passante di Mestre.

Attività internazionali

Nel corso del 2008 l'Unità Internazionale ha proseguito con le attività commerciali, promozionali ed istituzionali di competenza che hanno investito numerosi paesi tra i quali in particolare l'Algeria e il Venezuela.

L'elemento di maggior rilievo dell'attività è costituito dall'avvio, a seguito dell'aggiudicazione della gara internazionale, della commessa "Prestations et services de Suivi et Contrôle qualitatif et quantitatif des études et travaux de construction du lot est de l'Autoroute Est – Ouest", relativa al controllo e alla direzione dei lavori del Lotto Est dell'Autostrada Est – Ovest algerina.

Il contratto, circa 88 milioni di euro di cui 45 in quota Anas, è entrato in vigore il 24 settembre 2008, data in cui l'ANA (Agence Nationale des Autoroutes) - facendo seguito all'approvazione formale del contratto da parte della "Commission Nationale des Marchés" (CNM) del 25 agosto 2008 - ha emesso l' "Ordre de Service" (Ordine di servizio) relativo all'inizio delle attività che ne formano l'oggetto.

È stata immediatamente avviata la mobilitazione delle risorse e sono stati affrontati i problemi di logistica relativi. In base agli accordi con i soci dell'ATI, Anas, oltre alla conduzione della commessa in qualità di mandataria, si occupa anche della gestione diretta di 3 lotti distribuiti lungo i 400 km. del progetto.

L'azione svolta in Venezuela, nel quadro della Carta de Intención siglata tra l'Anas e il Ministero delle Infrastrutture Venezuelano (MINFRA) il 29 novembre 2005 e del "Convenio Especifico" sottoscritto tra le parti a Caracas il 27 febbraio 2008, ha consentito di sottoscrivere con l'"Alcaldía del Distrito Metropolitano de Caracas" (ADMC) e l'Anas il contratto relativo al progetto denominato "Caracas Insurgente Bicentenario 2011 - Nuevo Sistema Vial de Caracas".

Oggetto del contratto, sottoscritto il 14 ottobre del 2008, è l'attività di PM&C (Project Management and Control) per la progettazione, l'assistenza tecnica e la direzione dei lavori di realizzazione del nuovo sistema stradale di Caracas, comprensivo di un anello periferico autostradale, nonché lo sviluppo di studi e progetti speciali (disaster management, catasto strade, infomobilità), l'assistenza per lo sviluppo, l'operatività ed il potenziamento istituzionale di INMETRA (Istituto Metropolitano de Caracas). L'importo contrattuale ammonta a circa 470 milioni di Euro in cinque anni.

L'entrata in vigore del contratto è subordinata alla sottoscrizione di un ulteriore accordo con il Ministero delle Finanze venezuelano che garantisca la copertura finanziaria del progetto.

Sono infine proseguite portandole a conclusione nel corso del 2008 le attività precedentemente avviate relative alle seguenti commesse:

- IRAQ - lo studio di fattibilità del porto di Al Faw (ora indicato come "Basrah Grand Port"), condotto nell'ambito del contratto "Rete di Trasporto multimodale del Sud d'Iraq", affidato al Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq (CIITI); nel mese di dicembre 2008, l'Anas ha consegnato al Ministero degli Affari Esteri (MAE) e ai referenti tecnici iracheni la versione definitiva dello studio di fattibilità del porto di Al Faw (ora indicato come "Basrah Grand Port") ultimando le attività relative allo Studio Trasportistico del Sud IRAQ.
- CORRIDOIO VIII - Lo studio sviluppato nell'ambito del contratto denominato "Assistenza tecnica al Segretariato di Bari per il Corridoio VIII nel coordinamento del Gruppo di Lavoro multinazionale per lo studio e lo sviluppo della rete stradale del Corridoio VIII", dedicato alle condizioni attuali e alle prospettive di sviluppo delle infrastrutture stradali del Corridoio VIII, è stato nel mese di dicembre 2008. Nel mese di marzo 2009, lo studio è stato presentato allo Steering Committee che ha ricevuto lettere di supporto e condivisione da parte dei Ministri dei Trasporti dei paesi coinvolti.

Attività di supporto alla gestione

Nell'ambito delle attività di supporto a quelle relative alla produzione "core" del gruppo Anas si segnalano alcuni progetti di miglioramento che si ritengono di particolare rilievo.

Internal Auditing

L'attività dell'Internal Auditing si è svolta anche nel 2008 sulla base di un Piano di audit elaborato tenendo conto del grado di rischiosità delle attività della capogruppo Anas e delle società controllate, così come percepito dall'Internal Auditing, avvalendosi anche della Gap Analysis redatta a suo tempo ai fini del D.Lgs. n. 231/01, nonché dell'esperienza acquisita attraverso gli audit svolti negli anni precedenti. Una parte importante di detta attività è stata impegnata nell'effettuazione di monitoraggi richiesti dall'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. n.231/01 di Anas e finalizzati a verificare l'efficacia ed effettiva applicazione del Modello Organizzativo 231 volto a prevenire i rischi di commissione dei reati previsti dal citato Decreto.

Più in dettaglio, l'Internal Auditing ha svolto audit mirati all'individuazione e valutazione dei rischi e dei relativi controlli inerenti i principali processi aziendali. Con riferimento alle aree coperte dai singoli Servizi dell'Unità, i principali audit effettuati possono essere così riepilogati:

- Area tecnica: audit su affidamenti di lavori diretti, con urgenza e somma urgenza; sulle procedure di controllo - da parte dell'Ispettorato di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (IVCA) - delle attività manutentorie di una concessionaria autostradale; sul processo di approvazione delle perizie di variante tecniche; audit sulle forniture di calcestruzzi cementizi della Società Calcestruzzi S.p.A., in relazione a vicende giudiziarie che hanno riguardati detta Società;
- Area legale: audit sul sistema delle procure aziendali e loro coerenza con la struttura organizzativa; sulle problematiche relative alle concessioni per la gestione delle aree di servizio; sulle modalità di nomina delle commissioni di gara; sui presidi antimafia (protocolli di legalità);
- Area economico-finanziaria: audit su pagamenti centralizzati di fatture relative a lavori; sulle procedure amministrativo-gestionali della controllata Quadrilatero; sul processo di Budget/Riprevisione con riferimento alle nuove opere e manutenzioni straordinarie; sulle procedure amministrativo-contabili ed informatiche (SAP-HR) inerenti la gestione del personale; sull'assetto societario di una concessionaria in relazione a delibere assembleari;
- Area informatica: audit sulle modalità di migrazione dei dati dal sistema informatico Zucchetti al sistema SAP; sull'abilitazione degli utenti ad operare in ambito SAP, con specifico riferimento alla fase di "rilascio" degli ordini d'acquisto.

Anche in considerazione dell'assenza in Anas delle figure del Compliance Officer e del Risk Manager, gli audit svolti possono essere ricondotti in prevalenza alla tipologia compliance, ovvero di conformità sia a norme/regolamenti "esterni" che a policy/procedure/disposizioni "interne". Ciò vale peraltro con tutti i limiti di una rigida classificazione degli audit effettuati che - interessando il più delle volte molteplici aspetti contemporaneamente - hanno spesso riguardato anche le altre tipologie di audit individuate dalla dottrina (financial, operational, strategic, EDP).

Risorse Umane

Definizione e aggiornamento del sistema di procedure

Nel corso del 2008 è proseguita l'attività di sviluppo del sistema di procedure aziendali, coordinata dalla Direzione Centrale Risorse Umane e Affari Generali. In particolare si segnala:

- la redazione e la pubblicazione delle procedure relative ai processi di "approvvigionamento";
- la redazione, di concerto con la Commissione interdisciplinare per la definizione della procedura di devoluzione, della procedura relativa alla "Gestione della devoluzione di fabbricati e impianti delle aree di servizio";
- la redazione e pubblicazione della procedura Gestione delle Procure;
- l'aggiornamento della procedura relativa all'"Approvazione degli investimenti";
- l'aggiornamento della procedura Gestione delle attività di audit;
- la redazione delle procedure afferenti all'Unità Gare e Contratti;
- la redazione, di concerto con la Commissione interdisciplinare per la definizione della procedura di accordo bonario, della procedura relativa a "Accordo bonario – art. 240 D. lgs. 163/06);
- la redazione, di concerto con il Gruppo di lavoro appositamente costituito per la definizione delle procedure ex art. 239, D.Lgs 163/06 e s.m.i., delle procedure di "Gestione delle transazioni in materia di responsabilità civile" e di "Gestione delle transazioni";
- la redazione della procedura di gestione delle Misure o Linee di Intervento previste dai Programmi cofinanziati dai Fondi Strutturali Europei;
- la redazione delle Procedure Applicazione delle sanzioni e delle penalità connesse alle attività di vigilanza e controllo sul settore delle concessioni autostradali (IVCA).

A fine 2008 sono state concluse le attività di gara per l'affidamento dei servizi di analisi, sviluppo, realizzazione e aggiornamento del sistema procedurale di Anas, relativamente ai processi presidiati dalla Condirezione Generale Amministrazione, Finanza e Commerciale e dalla Condirezione Generale Tecnica. Inoltre nell'ambito di tale progetto, nel corso del 2009, verrà effettuato l'adeguamento delle procedure relative ai processi di gara e di acquisto al sistema di qualità UNI EN ISO 9001:2000, UNI EN ISO 19011:2003; ISO / IEC 17025:1999.

Esodo volontario

L'iniziativa progettuale, avviata nel mese di giugno 2008, è stata finalizzata a prolungare il Piano di incentivazione all'esodo, realizzato nel corso del biennio 2006 - 2007, estendendo l'ambito degli aventi diritto a coloro che hanno presentato la domanda di esodo entro il 31 luglio 2008.

I dipendenti usciti finora in esodo volontario sono complessivamente 932, di cui 535 (57%) con assunzione figlio e 397 (43%) con incentivo economico. Ciò ha comportato un aumento della scolarità in azienda, un aumento delle risorse inquadrare nei livelli medio bassi nonché la riduzione dell'età media.

Contributo alle politiche di contenimento dei costi - Straordinario

Nell'ambito delle attività volte al contenimento dei costi del personale è stato disposto, salvo motivate eccezioni, il blocco del ricorso al lavoro straordinario. Tutte le autorizzazioni concesse in deroga alle nuove disposizioni sono state precedute da attenta verifica della sussistenza dei requisiti di eccezionalità ed imprevedibilità.

Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali

Anas assicura la tutela e la valorizzazione dell'immagine aziendale presso gli stakeholder attraverso la Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali.

L'obiettivo nell'anno 2008 è stato quello di proseguire nello sviluppo dell'immagine aziendale, indirizzando l'attività di comunicazione in un'ottica di "servizio", in una dimensione rivolta sempre di più agli utenti e proiettata verso l'attività "core" svolta dalla Società, sottolineando i servizi resi e gli obiettivi raggiunti.

Il Servizio Stampa e Comunicazione Media

Nel corso del 2008 si è sviluppata una strategia di comunicazione diversificata, rivolgendosi selettivamente agli organi di stampa di livello nazionale e a quelli di rilievo regionale, fornendo una comunicazione dettagliata su un ampio spettro di argomenti, dai lavori del Consiglio di Amministrazione alle attività di internazionalizzazione dell'Azienda, alle attività "core" della capogruppo e delle società controllate.

L'attività di informazione sulla viabilità è stata svolta mettendo a frutto l'implementazione delle risorse giornalistiche all'interno della postazione Anas del CCISS Viaggiare Informati, che hanno operato in stretta relazione con il Servizio Stampa.

Da segnalare l'importante novità costituita dal restyling del sito www.stradeAnas.it, che ha comportato una importante rivisitazione sia dei contenuti, che dell'immagine.

Il nuovo sito, in particolare, risponde pienamente a quanto disposto dalla Legge Stanca, in tema di navigabilità e accessibilità dei siti istituzionali.

Nel corso del 2008 sono stati realizzati 91 eventi legati all'inaugurazione di nuovi tratti aperti al traffico.

Tra gli eventi di maggior rilievo organizzate vi sono, tra le altre: l'apertura al traffico del collegamento "Malpensa-Boffalora" (30 marzo 2008), la presentazione del completamento dei lavori di ammodernamento del I Macrolotto della A3 "Salerno-Reggio Calabria" (23 luglio 2008) e l'anniversario della costituzione dell'Azienda, in concomitanza con la tradizionale Festa del Cantoniere (18 dicembre 2008).

Inoltre, conformemente agli orientamenti ed alle direttive dei vertici aziendali, la struttura dell'Ufficio Relazioni con il Pubblico è stata consolidata, implementata e sviluppata, in un'ottica di eccellenza del servizio offerto, presidiata anche tramite indagini di custode satisfaction.

Esodo estivo

Quest'anno l'esodo e il controesodo si sono svolti con regolarità su tutta la rete stradale e autostradale nazionale, con tempi di percorrenza delle singole tratte notevolmente inferiori rispetto al 2007, in alcuni casi anche del 10-15%. Il numero degli incidenti mortali si è ridotto di circa il 6,5%.

La diminuzione dell'intensità e della durata dei fenomeni di congestione sulle autostrade e strade italiane è stata netta e questo fondamentalmente per tre ragioni: la forte riduzione dei