

**Senato della Repubblica
Commissione 8^a
Lavori Pubblici, Comunicazioni**

**Intervento del Presidente dell'ANAS S.p.A.
Dott. Pietro Ciucci**

**Situazione della Società ANAS S.p.A. con
particolare riferimento agli investimenti
programmati**

Roma, 2 dicembre 2014

INDICE

1. Premessa	<i>pag. 3</i>
2. La <i>mission</i> dell'ANAS e la struttura organizzativa	<i>pag. 5</i>
3. Situazione degli investimenti di competenza dell'ANAS	<i>pag. 7</i>
3.1. Lavori in corso e nuove opere da avviare nel 2015	
3.2. L'impegno sulla nuova Autostrada A3 SA – RC (443 km)	
3.3. Programma di manutenzione straordinaria di Ponti, Viadotti e Gallerie	
4. Situazione finanziaria e profili attinenti la gestione operativa dell'ANAS	<i>pag. 11</i>
4.1. I bilanci più recenti e le previsioni per il 2014	
4.2. L'applicazione all'ANAS delle misure di contenimento della spesa relative al settore della P.A.	
4.3. Situazione finanziaria	
4.4. Profili attinenti alla gestione operativa	
4.5. L'impegno dell'ANAS per la legalità e la trasparenza	
4.6. Attività internazionali	
5. Conclusioni	<i>pag. 17</i>

1. Premessa

Desidero, innanzitutto, ringraziare il Presidente Matteoli e tutti i componenti della Commissione per il cortese invito rivolto all'ANAS.

L'audizione odierna conferma, a mio avviso, l'interesse che il Parlamento riconosce all'attività svolta dalla Società e dal Gruppo ANAS per lo sviluppo e la crescita economica del nostro Paese, che appare, oggi, investito dalla più lunga e difficile recessione mai vissuta dal 2° dopoguerra.

Come ANAS abbiamo – anche alla luce di una nostra storia lunga oltre 80 anni – l'orgoglio di rivestire un **ruolo primario nella infrastrutturazione del sistema Paese**, come attestato anche dai dati CRESME che indicano nella Società la prima stazione appaltante d'Italia, fin dal 2007, con **più di 4.700 bandi pubblicati** per un importo di **oltre 21 miliardi di Euro**.

Nel contesto che si è venuto delineando a seguito del complessivo riassetto del settore delle infrastrutture stradali ed autostradali, l'ANAS svolge il **ruolo di concessionario della rete stradale e autostradale di interesse nazionale** di propria competenza che si estende **per oltre 25 mila chilometri** ed in tale veste la Società è fortemente impegnata per **l'ammodernamento e la manutenzione della rete viaria** del nostro Paese nel doveroso **rispetto del principio di legalità**.

Nell'espletamento della nostra *mission*, siamo profondamente convinti dello **stretto collegamento esistente tra sviluppo infrastrutturale e trasportistico**, da un lato, e **ripresa economica**, dall'altro ed in quest'ottica stiamo approfondendo il massimo impegno per **dare attuazione nei tempi più brevi allo sfidante piano di investimenti previsto dall'attuale Governo**.

Come noto, infatti, i recenti provvedimenti normativi del Governo, nel **riconoscere al settore delle infrastrutture un'importanza centrale** come volano per l'occupazione, per il rilancio economico ed il superamento della crisi, **operano una concentrazione delle scarse risorse pubbliche disponibili su quei progetti** la cui attuazione, per dimensione, importanza strategica e rapidità realizzativa, sia **prioritaria**, in quanto capace di determinare un effetto moltiplicatore delle stesse nel tessuto economico del territorio interessato dall'intervento.

Nell'attuazione di tali programma l'ANAS **si trova in prima linea**; sono infatti previsti **significativi stanziamenti** per la realizzazione di **opere di competenza della Società**. Mi riferisco, in particolare, al **Decreto Legge cd. "Sblocca Italia"** (Decreto legge 12 settembre 2014, n. 133 conv. dalla Legge 11 novembre 2014, n. 164) che consente di avviare investimenti per **oltre 1.9 miliardi di euro**, a cui si aggiungono ulteriori **1,2 miliardi** di Euro previsti dal **Disegno di Legge di Stabilità 2015** da destinare a nuove opere e ad interventi di manutenzione straordinaria sulla rete in gestione della Società.

L'assegnazione di tali risorse rappresenta indubbiamente un passo importante per consentire all'ANAS di tornare ad investire in infrastrutture, **invertendo il trend negativo degli ultimi anni** che ha visto la Società ricevere stanziamenti appena

sufficienti a consentire di far fronte agli interventi di manutenzione straordinaria più urgenti e di dare continuità ai cantieri in corso.

Nell'ambito di questa strategia, particolarmente apprezzabile è la confermata attenzione dimostrata dal Governo allo stanziamento di risorse per gli **interventi di manutenzione straordinaria** della rete, dimostrata anche dall'avvenuto rifinanziamento del Programma straordinario di manutenzione Ponti Viadotti e Gallerie di cui all'art. 18 del cd. "Decreto del Fare" (Decreto legge 21 giugno 2013, n. 69 conv. dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98). Tali interventi assumono, infatti, un'importanza fondamentale sia nell'ottica di accrescere la **sicurezza dell'utenza che di preservare il valore del patrimonio infrastrutturale** in gestione dell'ANAS.

In tale quadro **appare stridente l'avvenuta introduzione**, nell'ambito di recenti provvedimenti legislativi, di **alcune norme**, su cui mi soffermerò nel corso dell'esposizione, **destinate a produrre un impatto negativo sul conto economico dell'ANAS**, che, desidero rimarcarlo, da più di un lustro (esattamente 7 esercizi) chiude il suo bilancio in utile, puntualmente corrisposto al Ministero Azionista.

Non sfugge all'ANAS la necessità, considerato il momento di grave difficoltà che investe il nostro Paese, **di contribuire, ognuno per la sua parte, al contenimento della spesa pubblica**, anche con sacrifici e rinunzie. Al riguardo la Società, anticipando di fatto le norme sulla "spending review", ha già **posto in essere, sin dal 2006, una politica di efficientamento della struttura con un forte contenimento delle spese di gestione**, che ha comportato notevoli risparmi. In tale quadro, **le ulteriori misure presenti in provvedimenti normativi recenti ovvero di prossima emanazione¹** – non potendo tradursi in una corrispondente riduzione del livello di manutenzione della rete in gestione per ovvi motivi di sicurezza - **sono destinate a produrre un impatto negativo sul conto economico dell'ANAS.**

Tali previsioni, inoltre, appaiono in **contrasto con il percorso di avvicinamento al mercato** già intrapreso dalla Società a partire dal 2006 e **confermato di recente dal Governo**, che ha inserito l'ANAS nel **programma di privatizzazioni per gli anni 2015-2016.**

Concludo, quindi, questa breve premessa per passare ad illustrare in maniera più puntuale e precisa i temi oggetto dell'odierna audizione.

¹ Ci si riferisce all'art. 16 bis del D.L. c.d. Sblocca Italia in materia di accessi alla rete ANAS; nonché all'art. 2, c. 52 e 53, e all'art. 2 co. 108 Disegno di Legge di Stabilità 2015 in tema, rispettivamente, di stanziamenti ANAS e di riduzione della percentuale del canone dei concessionari corrisposta all'ANAS.

2. La *mission* dell'ANAS e la struttura organizzativa

L'ANAS S.p.A. (di seguito "ANAS" o "Società") è stata trasformata da Ente pubblico in **Società per azioni nel 2002**.

Ha un capitale sociale pari ad Euro 2.269.892.000², **interamente detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze** (di seguito "MEF"), ed è sottoposta alla **vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** (di seguito "MIT").

È qualificata quale **organismo di diritto pubblico** con riferimento all'espletamento delle procedure di affidamento ma **non come organo in house della P.A.**

A seguito di un **processo di riordino normativo**, avviato dall'art. 36 del D.L. n. 98/2011, dal 1° ottobre 2012 **le competenze sulle concessioni autostradali a pedaggio sono state trasferite dall'ANAS al MIT** e la Società continua a svolgere **il ruolo di concessionario** della rete viaria di **oltre 25 mila km**, dei quali oltre 1.300 km di autostrade e raccordi autostradali senza pedaggio.

La Società è ricompresa **nell'elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato**, individuate ogni anno dall'ISTAT ex art. 1, c. 3, L. 196/2009; **da tale inserimento deriva l'assoggettamento ad una serie di vincoli operativi** (cfr. par. 4.2).

Dal 2011, la Società **non riceve più alcun corrispettivo di servizio** per le attività di **gestione ordinaria della rete in concessione**.

L'ANAS opera **sull'intero territorio nazionale**, attraverso **19 Compartimenti regionali**, **una Direzione Regionale** per la Sicilia e **4 Uffici Speciali**, uno dei quali competente per l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria.

L'attività dell'ANAS è articolata in una pluralità di società che operano sul **mercato italiano ed estero**, consentendo al Gruppo di concludere l'esercizio 2013 con un **utile consolidato di 8,7 milioni di euro**, importo di quasi tre volte superiore rispetto a quello dell'ANAS.

Il Gruppo ANAS comprende, in particolare:

- **3 società di progetto controllate dall'ANAS: Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. e Stretto di Messina in Liquidazione S.p.A.**; a cui si è aggiunta di recente **Centralia – Corridoio Italia Centrale**, per il completamento dell'Itinerario E78 Grosseto Fano;
- **una società a controllo congiunto con la Regione Veneto (CAV)**, concessionaria per la gestione e costruzione del Passante autostradale di Mestre, autostrada a pedaggio;
- **4 società a controllo congiunto con le Regioni: Lombardia, Lazio, Molise e Piemonte** per lo svolgimento delle attività di concedente per la realizzazione e gestione di infrastrutture autostradali a pedaggio;

² di cui Euro 250.000.000 di capitale disponibile e Euro 2.020.000.000 di contributo destinato alla realizzazione di opere

- **3 società collegate concessionarie per la realizzazione e gestione di autostrade e trafori a pedaggio:** le due società **concessionarie dei trafori del Monte Bianco e del Frejus**, compresa l'autostrada Torino-Bardonecchia, e la concessionaria dell'autostrada **Asti – Cuneo**;
- **ANAS International Enterprise S.p.A.**, una società controllata dall'ANAS al 100% che svolge sul **mercato estero**, ed in regime di concorrenza, **servizi integrati di ingegneria, attività di Project Management Consultant (“PMC”), direzione lavori, servizi di assicurazione e controllo della qualità ed assistenza in processi di riorganizzazione e privatizzazione**, nel settore delle infrastrutture di trasporto.

Come già anticipato, le società del Gruppo ANAS **operano secondo regole di mercato e nella maggior parte dei casi gestiscono tratte autostradali a pedaggio** (CAV SpA, la società concessionaria per la realizzazione dell'autostrada Asti Cuneo e le società concessionarie dei trafori del Monte Bianco e del Frejus), **producendo utili che sono stati oggetto di distribuzione alla Capogruppo.**

3. Situazione degli investimenti di competenza dell'ANAS

3.1. Lavori in corso e nuove opere da avviare nel 2015

Dal 2006 l'ANAS, nonostante la crisi economica, ha **avviato** quasi **210 nuovi lavori** che hanno comportato un impegno complessivo di **12,5 miliardi di Euro** ed ha **portato a termine opere**, con la conseguente apertura al traffico di **1.460 km** di strade e autostrade per un **investimento di 15,8 miliardi di Euro**. **L'importo speso** nel periodo per infrastrutture viarie è di **18,4 miliardi di Euro**, dei quali quasi **4,6 miliardi** riguardano lavori tuttora in corso.

Dal 2007 è tra le **principali stazioni appaltanti del Paese**: come risulta dai **dati ufficiali CRESME**, nel periodo **2007-2013** sono stati **pubblicati oltre 4.700 bandi** per un **importo di oltre 21 miliardi di Euro**. **Gli investimenti in nuove opere e manutenzione straordinaria**, solo nel 2013, **ammontano a circa 2,2 miliardi di Euro**.

Nel 2014 sono state **portate a termine 22 opere** con la conseguente apertura al traffico di **130 km** di strade e autostrade per un investimento di **quasi 2,6 miliardi di Euro**. **L'importo speso** nel periodo per infrastrutture viarie è di circa **1,3 miliardi di Euro**. Inoltre, sono stati **pubblicati 17 bandi di gara** per nuove opere per un valore di oltre **1 miliardo di Euro** e **circa 55 km** di strade e autostrade tra cui il bando per la **realizzazione del 2° stralcio del Macrolotto 4 - parte II, della SA-RC**, finanziato dalla L. n. 147/2013 (**340 milioni di Euro**)³ e i bandi relativi a **2 interventi** finanziati dal Contratto di Programma 2014.

I più **recenti provvedimenti** prevedono **significativi stanziamenti** in favore dell'ANAS per **quasi 5,8 miliardi di Euro - di cui 1,3 miliardi** relativi ad **Accordi di Programma Quadro con le Regioni** - che consentiranno di **avviare entro il 2015 circa 50 cantieri per nuove opere**, per alcune delle quali le relative gare sono già in corso.

Tra di essi, si ricorda il **Contratto di Programma 2014** – finanziato dalla L. 147/2013 (**485 milioni di Euro** per il biennio **2014-2015**)⁴ e sul quale il CIPE, il 14 febbraio scorso, **ha espresso parere positivo**, nell'ambito del quale è prevista **l'attivazione di 13 nuove opere** (per complessivi **43 km**)⁵. Si attende il Decreto interministeriale di approvazione e la sua registrazione da parte della Corte dei Conti.

³ ma cfr. i recenti accantonamenti disposti per 24 milioni di Euro.

⁴ ma cfr. i recenti accantonamenti disposti per 41 milioni di Euro.

⁵ Tra le quali: il **sistema tangenziale di Lucca** – 1° Stralcio (Toscana); il **completamento della tangenziale di Vicenza** – 1° Stralcio (Veneto); **sulla SS 219** il 2° lotto 1° stralcio **della Mocaiana-Umbertide** (Umbria); la **Direttrice Terni-Rieti** tratto dalla galleria Montelungo al confine regionale (Lazio); **l'adeguamento del tratto Acquasanta Terme-Trisungo** sulla SS 4 Salaria (Marche); i lavori di messa in sicurezza della **SS 26 tra lo svincolo autostradale in Comune di Quart** (AO) e il **confine regionale** (Valle d'Aosta); il ripristino della **SS 63** del Cerreto a seguito dei dissesti franosi (Emilia Romagna).

Nel **D.L. 12 settembre 2014, n. 133** (cd. “Sblocca Italia”), conv. dalla Legge 11 novembre 2014 n. 164, sono previsti n. **9 interventi** per complessivi **1,5 miliardi di Euro**, ripartiti come segue:

a) **Interventi appaltabili entro il 31 dicembre 2014 e cantierabili entro il 30 giugno 2015** (da finanziarsi con D.I. da emanarsi entro 30 giorni dall’entrata in vigore del D.L. n. 133/2014):

- Completamento e ottimizzazione della Torino–Milano con la viabilità locale mediante l’interconnessione tra la SS 32 e la SP 299-Tangenziale di Novara, lotto 0 e lotto 1;
- Messa in sicurezza dei principali svincoli della SS 131 in Sardegna.

b) **Interventi appaltabili entro il 30 aprile 2015 e cantierabili entro il 31 agosto 2015** (da finanziarsi con D.I. da emanarsi entro 30 giorni dall’entrata in vigore della legge di conversione del D.L. n. 133/2014):

- Lavori di ammodernamento ed adeguamento dell’autostrada Salerno – Reggio Calabria dallo svincolo di Rogliano allo svincolo di Altilia;
- Autostrada Salerno – Reggio Calabria svincolo di Laureana di Borrello;
- Completamento della SS 291 in Sardegna;
- Variante della “Tremezzina” sulla Strada Statale internazionale 340 “Regina”;
- Primo lotto Asse viario SS 212 Fortorina;
- Collegamento stradale Masserano Ghemme;
- Asse viario Gamberale – Civitaluparella.

Il D.L. Sblocca Italia conferma, inoltre, il finanziamento di **45 milioni di Euro**, a valere sui Contratti di Programma 2012 e 2013, per la **Strada Statale 640 “di Porto Empedocle”**. Agli interventi di competenza dell’ANAS, si aggiunge poi lo stanziamento per la **Quadrilatero Umbria – Marche**, società del Gruppo ANAS, pari a circa **120 milioni di Euro**.

La Legge di Stabilità 2014 ha finanziato, in Calabria, il lotto relativo al tratto tra il viadotto Stupino ed Altilia (macrolotto 4, Parte II, stralcio 2), per circa 6 km che si saldano al tratto già ammodernato ed inaugurato nel 2013 (Altilia-Falerna), **per 340 milioni di Euro**⁶. Per tale intervento **sono in corso le procedure di gara, avviate tempestivamente con la pubblicazione del bando**.

Il **Disegno di Legge di Stabilità 2015** prevede uno stanziamento, a valere sul Contratto di Programma 2015, per un investimento complessivo di circa **1,2 Miliardi di Euro** per il finanziamento di **n.10 interventi**.

Infine, per quanto riguarda **gli Accordi di Programma Quadro con le diverse Regioni**, si segnala che nell’ambito dell’**Accordo di Programma Quadro con la Basilicata** sono **previsti 4 interventi** per complessivi **285 milioni di Euro**: sono in **corso ed in fase di appalto** interventi per circa **200 milioni di Euro**, mentre si prevede di avviare ulteriori interventi per circa **85 milioni di Euro**. L’Accordo ha inoltre

⁶ ma cfr. i recenti accantonamenti disposti per 24 milioni di Euro.

destinato **6,6 milioni di Euro** per completare la progettazione di ulteriori 5 interventi e in seguito alla Delibera CIPE 21/2014, interventi per **43,5 milioni di Euro** saranno riprogrammati.

L'Accordo di Programma Quadro stipulato con la Sardegna consente di avviare entro il 2014 interventi per circa **100 milioni di Euro** con previsione di attivazione di ulteriori interventi, tramite apposito atto integrativo, per circa **275 milioni di Euro nel 2015**.

Da ultimo, è in corso di stipula anche l'APQ con la Regione Campania per **213 milioni di Euro** e quello con la Regione Sicilia relativo a **6 interventi per complessivi 430 milioni di Euro**. A tale ultimo riguardo sono in fase di appalto interventi per circa **230 milioni di Euro**, mentre si prevede di avviare ulteriori interventi per circa **200 milioni di Euro** e di finanziare con **30 milioni di Euro** la progettazione di ulteriori **12 interventi**.

In conclusione, si evidenzia che l'ANAS, per poter rispettare lo **sfidante cronoprogramma** previsto per l'attuazione del Piano di Investimenti sopra sintetizzato e considerate le **previsioni per cassa legate agli stanziamenti destinati a tali interventi**, dovrà necessariamente **assumere debiti** per assicurare la **copertura del fabbisogno conseguente**, anche attraverso operazioni straordinarie (cfr. paragrafo 4.3).

3.2. L'impegno sulla nuova Autostrada A3 SA – RC (443 km)

Ad oggi sono stati **ultimati ed aperti al traffico 342 km**.

Entro fine 2014 si prevede di aprire al traffico i residui 13 km, la cui ultimazione ha risentito di problemi tecnici nello scavo di 3 gallerie e del **fermo cantieri a seguito delle procedure concorsuali di due imprese**, criticità superate grazie alle iniziative assunte dall'ANAS, anche avvalendosi delle novità del D.L. n. 145/2013 per la prosecuzione dei lavori delle imprese in crisi.

I risultati conseguiti (260 km di nuova autostrada realizzati dal 2006 e 110 solo dal 2012) sono comunque **apprezzabili** considerate **l'imponenza dei cantieri** (basti pensare che dal 2006 la produzione complessiva è stata di 5 miliardi di Euro e dal 2012 è stata di 1,7 miliardi di Euro), la **difficoltà tecnico-ingegneristica** dei lavori (la A3 è un'autostrada **realizzata ex novo** con un **tracciato prevalentemente di montagna**, con circa 200 gallerie e 500 tra ponti e viadotti) la necessità di eseguire i lavori **in presenza di traffico e la crisi delle imprese coinvolte**.

Nel mese di giugno scorso sono stati avviati i lavori di ammodernamento del tratto compreso tra gli **svincoli di Laino Borgo e lo svincolo di Campotenese (Cosenza)** per un investimento di circa **600 milioni di Euro** ed un'estesa di **20 km**.

La L. n. 147/2013 ("Legge di Stabilità 2014") ha finanziato un lotto per 340 milioni di euro⁷, in Calabria (tratto tra il viadotto Stupino ed Altilia) per il quale **sono in corso le relative procedure di gara**.

⁷ ma cfr. i recenti accantonamenti disposti per 24 milioni di Euro.

Il D.L. Sblocca Italia ha finanziato un tratto di 10 km (dallo svincolo di Rogliano al viadotto Stupino - investimento di 381 milioni di Euro), oltre allo svincolo di Laureana di Borrello (38 milioni di Euro).

Per il completamento dell'itinerario mancano i finanziamenti (circa 2,3 miliardi di Euro) relativi a 42 km e ad alcuni svincoli, tutti progettati. Su questi tratti l'Autostrada è comunque percorribile su due carreggiate a doppia corsia per senso di marcia.

3.3. Programma di manutenzione straordinaria di Ponti, Viadotti e Gallerie

L'impegno profuso dall'ANAS per la realizzazione di nuove opere e per l'ammodernamento della rete esistente, necessario per recuperare il gap infrastrutturale del nostro Paese, non deve portare a trascurare l'importanza degli interventi di manutenzione straordinaria sugli oltre 25.000 km di rete in gestione diretta della Società. Tali interventi rivestono, infatti, **un'importanza fondamentale sia nell'ottica di garantire la sicurezza dell'utenza che di preservare il valore del patrimonio infrastrutturale in gestione dell'ANAS.**

Ad oggi, sono **attivi ed in fase di attivazione oltre 530 interventi** di manutenzione straordinaria, per un importo di circa **815 milioni di Euro.**

Particolare rilievo assume il **Programma di Manutenzione Straordinaria di Ponti Viadotti Gallerie** di cui al **D.L. del Fare**, finanziato per **300 milioni di Euro** e suddiviso in **100 progetti, tutti avviati entro il 2013, dei quali 53 interventi già ultimati.** Con i **ribassi d'asta conseguiti** sono stati avviati **35 ulteriori interventi.**

Il Programma è stato rifinanziato dalla **Legge di Stabilità 2014** per **350 milioni di Euro** per il triennio **2014-2016** consentendo di attivare ulteriori **240 interventi** per risanamento strutturale ponti, viadotti e gallerie, adeguamento impianti in galleria, barriere di sicurezza e pavimentazioni; **attualmente** sono stati **avviati 126 interventi** in priorità 1. Con il **D.L. Sblocca Italia** siamo arrivati **al terzo stanziamento in 12 mesi** per questo tipo di interventi, per ulteriori 300 milioni di Euro, per un importo complessivo di quasi **1 miliardo di Euro**, al lordo dei recenti accantonamenti disposti per 37 milioni di Euro.

A tali positivi risultati si aggiunge l'impegno dell'ANAS, in qualità di Soggetto Attuatore del **Piano degli interventi di ripristino della viabilità statale/provinciale sarda post alluvione del novembre 2013**, adottato dal Presidente dell'ANAS in qualità di **Commissario delegato** (L. n. 147/2013) e finanziato in via di anticipazione a valere sulle predette risorse del D.L. del Fare. Ad oggi, i **progetti risultano tutti approvati e pressoché completate le procedure di affidamento;** **46** interventi su 51 sono **in corso** di esecuzione; i restanti **saranno consegnati nei prossimi giorni.** Risultano già **ultimati 22** interventi molto attesi dal territorio.

4. **Situazione finanziaria e profili attinenti la gestione operativa dell'ANAS**

4.1. **I bilanci più recenti e le previsioni per il 2014**

Il 1° semestre 2014 chiude con un **utile di 6,3 milioni di Euro**, influenzato da un andamento dei ricavi in leggera ripresa rispetto al periodo precedente (caratterizzato da una riduzione del traffico sulle rete stradale ed autostradale, conseguente alla congiuntura economica del Paese) e da una contrazione dei costi di gestione perseguita dall'ANAS attraverso una attenta **politica di contenimento delle spese in linea con la normativa sulla spending review**.

Tale risultato considera la **quota di competenza del versamento** dovuto allo Stato (ex art. 8 del D.L. n. 95/2012) a fronte della **riduzione dei consumi intermedi, pari a 7,4 milioni di Euro per l'intero 2014** (2,5 milioni di Euro nel 2012, di quasi 5 milioni di Euro nel 2013). Inoltre, il **D.L. n. 66/2014** prevede una **riduzione dei costi operativi del 2,5% per il 2014 (15 milioni di Euro) e del 4% nel 2015 (25 milioni di Euro)**, distribuendo al MEF, in sede di approvazione dei bilanci, un dividendo pari ai risparmi di spesa conseguiti, al netto dell'acconto erogato entro il 30 settembre di ciascun esercizio (cfr. paragrafo 4.2).

Il **Budget per l'intero anno 2014** prevede un **risultato positivo** per circa **16 milioni di Euro** ma la nuova disciplina degli **accessi sulla rete ANAS**, introdotta in sede di conversione del **D.L. n. 133/2014**, prevedendo, tra l'altro, la **svalutazione dei crediti per i canoni non riscossi alla data del 31 dicembre prossimo**, è destinata **quantomeno ad assorbire l'utile di esercizio previsto per l'anno in corso**, con ulteriori effetti negativi anche per gli anni successivi (cfr. paragrafo 4.2).

I positivi risultati sopra descritti evidenziano un significativo miglioramento rispetto a quelli del **Bilancio 2013**, approvato dall'Assemblea il 25 giugno scorso, che si è chiuso **con un utile di oltre 3 milioni di Euro** (in lieve aumento rispetto al 2012)⁸, integralmente destinato a dividendo (al netto dell'accantonamento a riserva legale) e con il **trend virtuoso inaugurato nel 2008** - quando **per la prima volta, è stato registrato un utile** superando il **pesante disavanzo ereditato dalla gestione 2005 (-500 milioni di Euro)**.

A partire **dall'esercizio 2009**, la Società ha distribuito un **dividendo al Ministero Azionista** per circa **30 milioni di Euro** complessivi.

Tali risultati, raggiunti anche **grazie alla politica di efficientamento della struttura e di contenimento dei costi** (spese per il personale, consulenze, rappresentanza, liti e risarcimenti, ecc.) **di fatto anticipando le norme in materia di spending review** intervenute negli anni successivi, testimoniano la **situazione di sostanziale equilibrio** in un contesto di crisi economica nazionale ed internazionale e nonostante la notevole riduzione del traffico - principale fonte di ricavi per la Società - che si è registrata negli ultimi anni. Come noto, infatti, **dal 2011 l'ANAS non grava più sul pubblico per le**

⁸ il Bilancio 2013 del Gruppo ANAS si è chiuso con un utile di circa 8,7 milioni di Euro.

attività di esercizio e gestione ordinaria della rete stradale e autostradale in concessione, in quanto non riceve più alcun corrispettivo di servizio.

Nel 2013, per il secondo esercizio consecutivo, la Società ha redatto il **“Bilancio Integrato”**, contenente sia i risultati economico-finanziari che le prestazioni socio-ambientali dell'ANAS, al fine di esprimere in modo chiaro e sistematico la multidimensionalità della Società. Nella stessa ottica, l'ANAS aveva intrapreso, dal 2008, la redazione del **Bilancio di Sostenibilità**. A conferma dell'innovatività di tale impostazione e dell'azione etico-sostenibile svolta, la Società è stata premiata, proprio ieri, come vincitrice all'Oscar di Bilancio 2013 (categoria Società e Grandi Imprese non Quotate), promosso dalla FERPI ed ha ottenuto la massima valutazione, da parte del Global Reporting Initiative, a testimonianza dell'azione etico-sostenibile svolta.

4.2. L'applicazione all'ANAS delle misure di contenimento della spesa relative al settore della P.A.

Nonostante la politica di contenimento dei costi già operata dall'ANAS, la Società, in quanto ricompresa nell'ambito delle P.A. di cui all'elenco ISTAT, è tenuta ad applicare una serie di tagli previsti dalle recenti leggi di spending review per le P.A. in senso stretto, che, tuttavia, si basano su parametri generali (introducendo, con i cd. tagli lineari, degli obiettivi di efficientamento dei costi di struttura in tema di consulenze, pubblicità e sponsorizzazioni; acquisto, manutenzione, noleggio ed esercizio di autovetture; consumi intermedi; missioni, trasferte e formazione; acquisto di mobili e arredi) senza tenere conto delle misure di efficientamento già adottate.

Al riguardo si ricorda che il D.L. n. 66/2014 obbliga le Società a totale partecipazione statale, tra cui l'ANAS, a ridurre i costi operativi del **2,5% per il 2014 (15 milioni di Euro)** e del **4% nel 2015 (25 milioni di Euro)**, distribuendo al MEF, in sede di approvazione dei bilanci, un dividendo pari ai risparmi di spesa conseguiti, al netto dell'acconto erogato entro il 30 settembre di ciascun esercizio.

Tale misura si aggiunge ai versamenti effettuati dall'ANAS dal 2012 (circa **7,4 milioni di Euro nel 2014, 4,9 milioni nel 2013 e 2,6 nel 2012**) in attuazione della norma sulla riduzione dei consumi intermedi (art. 8, c. 3, D.L. 95/2012), nonché ai dividendi che la Società, a partire dal 2009, ha distribuito al Ministero Azionista (cfr. paragrafo 4.1).

Alle misure sopra indicate si aggiungono ora anche gli effetti conseguenti ad alcune norme contenute in provvedimenti legislativi recenti o di prossima emanazione⁹ che, come evidenziato in premessa, sono destinate a produrre un impatto negativo sul conto economico dell'ANAS.

⁹ art. 16 bis del D.L. c.d. Sblocca Italia in materia di accessi alla rete ANAS; art. 2, co. 52 e 53 e art. 2 co. 108 Disegno di Legge di Stabilità 2015 in tema, rispettivamente, di stanziamenti ANAS e di riduzione della percentuale del canone dei concessionari corrisposta all'ANAS.

4.3. Situazione finanziaria

L'esposizione dell'ANAS, ad oggi, verso istituti finanziari e SACE FCT risulta pari a 600 milioni di Euro, a fronte di affidamenti complessivi per 890 milioni di Euro.

Dal 1° gennaio ad oggi i pagamenti per Investimenti (IVA inclusa) sono stati pari a circa 2,2 miliardi di Euro, mentre sono stati incassati Contributi per nuovi investimenti da parte dello Stato per un importo complessivo di 1,2 miliardi di Euro.

Le richieste di erogazione di Contributi da parte dello Stato non ancora evase alla data odierna ammontano complessivamente a 510 milioni di Euro.

In proposito, si segnala che **il perdurante ritardo nel versamento dei contributi statali all'ANAS per l'avanzamento dei lavori in corso** è stato più volte portato all'attenzione dei **Ministeri di riferimento**.

Al fine di fronteggiare tali ritardi nei versamenti, l'ANAS si è tempestivamente dotata di linee di credito bancarie per assicurare il regolare pagamento dei fornitori ed evitare il blocco dei lavori.

Inoltre, la Società, per poter rispettare lo sfidante cronoprogramma previsto per l'attuazione del Piano di Investimenti stabilito nei più recenti provvedimenti legislativi (di cui si è detto al precedente paragrafo 2.1) e considerate le previsioni per cassa legate agli stanziamenti destinati a tali interventi, dovrà assumere debiti per assicurare la copertura del fabbisogno conseguente, anche attraverso operazioni straordinarie.

Le linee di credito disponibili e le operazioni finanziarie programmate consentiranno di far fronte regolarmente agli esborsi previsti, ivi compresa l'acquisizione delle partecipazioni detenute in SITAF dal Comune e dalla Provincia di Torino.

Infine, si segnala che **CAV-Concessioni Autostradali Venete S.p.A.**, d'intesa con l'ANAS, ha in programma per l'inizio del prossimo anno **l'emissione di un project bond** (il primo in Italia), che consentirà alla Società di rimborsare una quota dei finanziamenti anticipati dall'ANAS per la realizzazione del Passante di Mestre.

4.4. Profili attinenti alla gestione operativa

Dal 2006 l'Azienda ha avviato concrete **azioni di efficientamento della struttura**, attuate attraverso lo sviluppo dei ricavi ed il contenimento dei costi di gestione (spese per il personale, consulenze, rappresentanza, liti e risarcimenti, ecc.) – **di fatto anticipando le norme in materia di spending review intervenute negli anni successivi**. Ciò ha consentito di superare il pesante disavanzo del 2005. Relativamente agli **aspetti organizzativi** sono state adottate iniziative volte:

- a) all'implementazione del **nuovo Modello di Esercizio della rete**;
- b) alla **revisione delle procedure e dei bandi** per appalti e acquisti nonché per pervenire alla digitalizzazione degli affidamenti e dei relativi contratti;

- c) alla **redazione ed aggiornamento delle procedure** aziendali dei processi “*core*” della Società anche nell'ottica del rispetto delle prescrizioni poste dal D.lgs. 231/2001;
- d) alla **formazione del personale**.

È stata, inoltre, ottenuta la certificazione in qualità, preordinata a garantire un efficiente sistema di gestione, di tutte le attività - dalla progettazione di grandi opere infrastrutturali all'appalto di lavori stradali e servizi connessi, direzione lavori, esercizio e sorveglianza della rete stradale in gestione, progetti di ricerca, effettuazione di prove su materiali e controlli delle infrastrutture con tecnologie innovative - secondo la Norma UNI EN ISO 9001- 2008.

Sotto un diverso profilo, l'ANAS, in qualità di principale gestore della rete viaria nazionale, è chiamata a raggiungere obiettivi di efficienza costruttiva, strategie manutentive, sicurezza e riduzione degli impatti ambientali. Questi obiettivi vengono perseguiti anche mediante le attività di **ricerca, innovazione e sviluppo di nuove tecnologie per modernizzare e quindi elevare i livelli di sicurezza e di tutela ambientale** nei diversi settori delle nuove costruzioni e dell'utilizzo stesso delle opere. In tale quadro il Centro di Ricerca di Cesano fornisce un ampio spettro di servizi che integrano e completano le prove più tradizionali, attraverso il monitoraggio con apparecchiature ad alto rendimento degli indicatori prestazionali delle infrastrutture stradali, le misure illuminotecniche per la progettazione e la verifica degli interventi di manutenzione, nonché lo studio e la ricerca di soluzioni tecniche innovative.

La Società ha anche acquisito **i più moderni sistemi di informazione all'utenza** in quanto cosciente del fatto che la gestione di una rete stradale è un'attività complessa che, oltre ad investimenti, richiede il coordinamento di persone e mezzi. L'ANAS ha, tra l'altro, **sviluppato un'esperienza, quasi unica, nella gestione delle emergenze stradali** tale da garantire la percorribilità della rete stradale gestita in situazioni di traffico intenso (esodo), nonché meteorologiche complesse e di dare un efficace supporto dovunque sia necessario.

4.5. L'impegno dell'ANAS per la legalità e la trasparenza

L'ANAS considera la legalità una **priorità nell'espletamento della propria mission**. Non è possibile costruire strade con procedure amministrativamente non trasparenti o sottoposte a condizionamento delle organizzazioni criminali o di fenomeni corruttivi. Si evidenzia che **in questi ultimi anni il nome dell'ANAS non è comparso in nessuno dei purtroppo numerosi scandali** che hanno riempito le pagine dei quotidiani.

Nella consapevolezza che **tutte le stazioni appaltanti** – a maggior ragione le più importanti - sono **chiamate a concorrere attivamente alla costruzione del sistema di legalità**, la Società, in sinergia con le Istituzioni competenti, ha adottato una **pluralità di misure volte a ridefinire strutture, competenze e modalità operative, per prevenire e contrastare le infiltrazioni criminali e la corruzione**, quali, tra le altre:

- il **potenziamento dei sistemi di controllo** (Organismo di Vigilanza, Internal Auditing; nomina del Dirigente preposto; istituzione dell’*“Unità Protocolli di Legalità”* e del *“Servizio Verifiche Materiali e Forniture”*);
- **l’eliminazione sin dal 2007** (ben prima dell’emanazione di una norma in tal senso) **della clausola arbitrale** dai contratti di appalto;
- l’elaborazione di un **nuovo Codice Etico**;
- la sottoscrizione di **numerosi Protocolli di Legalità con le Prefetture** competenti, **le imprese esecutrici** e, di recente, anche con **i sindacati** per gli aspetti lavoristici (con procedure di reclutamento trasparenti per le assunzioni della manodopera locale) **che hanno consentito di arricchire in via convenzionale il quadro normativo** in materia, **dando vita a forme di controlli particolarmente avanzate**, i cui **positivi risultati hanno talora ispirato il legislatore in alcuni interventi normativi e che potrebbero essere ulteriormente generalizzate**, in linea con l’impostazione seguita dal **Ministero dell’Interno e dall’ANAC** nelle **Linee Guida** del 15 luglio scorso.

L’ANAS ha, inoltre, deciso una **rigorosa applicazione di tutta la recente normativa** in materia **di trasparenza e anticorruzione**, indipendentemente dal dibattito sulla sua applicabilità alle società pubbliche e nonostante alcune difficoltà interpretative derivanti dal fatto che la stessa era stata studiata per le Pubbliche Amministrazioni.

4.6. Attività internazionali

L’ANAS, attraverso un’apposita unità e, a partire dal 2° semestre 2012 con la costituzione di ANAS International Enterprise S.p.A., **si propone di generare parte dei ricavi con la partecipazione a gare estere per lo svolgimento di servizi integrati di ingegneria, strutturazione di concessioni stradali, direzione lavori ed alta sorveglianza, attività di PMC (project management consulting), assicurazione e controllo qualità sui lavori ed assistenza in processi di riorganizzazione e privatizzazione**, nel settore delle **infrastrutture di trasporto**, anche in partecipazione con altri soggetti pubblici e privati, italiani o stranieri.

L’ANAS International Enterprise S.p.A., alla quale sono in corso di conferimento le commesse internazionali già acquisite dall’ANAS, ha un **portafoglio ordini** di oltre **210 milioni di Euro**.

In particolare, le principali aree di attività della società riguardano :

- **Algeria - direzione lavori su circa 460 km di nuove autostrade** per un importo, allo stato, di **oltre 110 milioni di Euro**, con previsioni di incremento;
- **Libia - servizi di “Project Management Consulting”** relativamente alla realizzazione dell’Autostrada Ras Ejdyer-Emssad (km 1.750), per un importo contrattuale di **125,5 milioni di Euro**. Per garantire adeguata operatività a dicembre 2013 è stata costituita la compagine “PMC Mediterraneo”;

- **Qatar - servizi di assicurazione e controllo qualità** sulle pavimentazioni dell'intera rete stradale del Qatar, per un importo di contratto di circa **50 milioni di Euro**;
- **Colombia** - strutturazione delle concessioni di sei corridoi autostradali in Project Financing in relazione agli interventi di adeguamento di circa 2.200 km di strade nonché di ulteriori tre corridoi autostradali in Project Financing per un totale di 830 km circa (attività comprensive, tra l'altro, di: progettazione definitiva, coordinamento tecnico, finanziario e legale, strutturazione finanziaria dell'operazione, valutazione della fattibilità economico finanziaria); realizzazione della progettazione definitiva in ordine al ripristino di 13 ponti dislocati sul territorio.

Si segnala, infine, **la partecipazione a numerose gare internazionali per i servizi di ingegneria, direzione lavori, PMC, assicurazione e controllo della qualità sui lavori e catasto strade** sia per consolidare la propria presenza nelle aree dove già opera (Algeria, Colombia e Qatar) sia per penetrare in altri mercati di nuove regioni quali l'Africa subsahariana, l'est Europa ed altri paesi sud Americani.

5. Conclusioni

In conclusione, vorrei soffermarmi su alcune considerazioni di carattere generale sul **ruolo che può assumere l'ANAS per dare nuovo slancio alla politica infrastrutturale del Paese.**

L'ANAS, come si ricava dai risultati riepilogati nel corso dell'esposizione, è fortemente impegnata nel dare attuazione nei tempi più brevi al piano ordinario e straordinario di investimenti deciso dal Governo - nonostante le politiche di riduzione degli investimenti che ha subito negli ultimi anni - per colmare il gap infrastrutturale del nostro Paese con i vicini europei, per l'occupazione, per il rilancio economico ed il superamento della crisi.

L'obiettivo dell'ANAS, la sua *mission* aziendale, è quella di affermarsi sempre di più come punto di eccellenza e di riferimento nella realizzazione delle opere pubbliche, per la qualità della progettazione e per le soluzioni adottate - che, in un'ottica di continuo miglioramento, debbono sempre privilegiare l'adozione delle migliori tecnologie - per le modalità di realizzazione delle opere secondo procedure trasparenti, per l'impegno nella difesa della legalità, della sicurezza del lavoro e dell'ambiente, perseguendo standard di efficienza che consentano il rispetto dei tempi e del costo delle opere. La Società può, pertanto, rappresentare un punto di forza, un patrimonio al servizio del Paese da difendere e potenziare.

Per poter svolgere al meglio tale compito, **l'ANAS deve rafforzarsi come grande concessionaria di una rete stradale ed autostradale strategica, adottando – nell'ambito di un programma condiviso con il Parlamento ed il Governo, nonché con la nuova Autorità per i Trasporti – quei provvedimenti che le consentano di proseguire quel percorso di avvicinamento al mercato già intrapreso dalla Società a partire dal 2006 e confermato di recente dal Governo, che ha inserito l'ANAS nel programma di privatizzazioni per gli anni 2015-2016.**

In considerazione di quanto sopra, **appare, quindi, indispensabile il consolidarsi di indirizzi strategici da parte del Governo che possano consentire all'ANAS di superare le criticità attinenti il finanziamento delle attività di investimento.** Al riguardo, non può non ricordarsi come la stessa programmazione delle opere, così come la loro progettazione, aggiudicazione ed esecuzione, ed i relativi tempi e costi, richiedono di poter fare affidamento su procedure e risorse certe, “stabili” e prevedibili.