

Senato della Repubblica
Commissione 8^a
Lavori pubblici, Comunicazioni

Intervento del Presidente dell'ANAS S.p.A.

Dott. Pietro Ciucci

“L’andamento delle attività di investimento e di manutenzione sulla rete stradale di competenza e le prospettive di sviluppo dell’ANAS S.p.A.”

Roma, 24 febbraio 2015

INDICE

Premessa	pag. 3
1. La <i>mission</i> dell'ANAS e la struttura organizzativa	pag. 6
2. Situazione degli investimenti di competenza dell'ANAS	pag. 9
2.1 <i>Nuove opere: lavori in corso e di prossimo avvio nel 2015</i>	pag. 9
2.2 <i>L'impegno sulla nuova Autostrada A3 SA – RC (443 km)</i>	pag. 13
2.3 <i>Interventi di manutenzione straordinaria</i>	pag. 14
3. Situazione finanziaria dell'ANAS	pag. 18
3.1 <i>I risultati economici conseguiti dalla Società e la trasparenza della gestione</i>	pag. 18
3.2 <i>La politica di contenimento dei costi aziendali</i>	pag. 20
3.3 <i>L'applicazione all'ANAS delle misure di contenimento della spesa relative al settore della P.A.</i>	pag. 21
3.4 <i>Profili attinenti alla gestione operativa</i>	pag. 22
3.5 <i>L'impegno dell'ANAS per la legalità e la trasparenza</i>	pag. 23
3.6 <i>Le risorse finanziarie</i>	pag. 24
4. Prospettive di sviluppo dell'ANAS	pag. 26

Premessa

Desidero, innanzitutto, ringraziare il Presidente Matteoli e tutti i componenti della Commissione per l'invito rivolto all'ANAS a fornire un quadro aggiornato circa l'andamento delle attività di investimento e manutenzione sulla rete stradale di competenza e le prospettive di sviluppo dell'ANAS.

La presente audizione, infatti, rappresenta l'occasione per prospettare un **quadro di sintesi del complesso delle misure che l'attuale management aziendale ha adottato, dal 2006 ad oggi, per ridefinire il sistema di regole di funzionamento dell'ANAS**, nel rispetto delle direttive fornite dal Governo, nell'ottica di assicurare la massima efficienza della gestione nonché di superare particolari problematiche che risultavano in essere a tale data.

Infatti, i principali **profili critici che caratterizzavano la situazione della Società a quell'epoca** - anche a seguito della recente trasformazione da ente pubblico in società per azioni - riguardavano **il forte rallentamento delle attività ed il blocco delle nuove iniziative** avuto riguardo sia alle nuove costruzioni che alla manutenzione ordinaria e straordinaria (con gravi ritardi nei pagamenti degli stati avanzamento lavori alle imprese), **lo stallo delle attività di carattere amministrativo, l'inadeguatezza del sistema dei controlli e lo stesso assetto di governance**, nonché la **totale dipendenza economico-finanziaria** per l'intero fabbisogno aziendale **dal bilancio dello Stato**.

Tali criticità erano state oggetto di puntuale rilievo da parte dei Ministeri di riferimento, della Corte dei Conti nelle proprie relazioni annuali sulla gestione della Società, **del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato** - all'esito dell'attività ispettiva condotta negli anni 2005 e 2006 nei confronti dell'ANAS sia con riguardo alla Direzione Centrale che alle Sedi Periferiche - nonché **dell'Alto Commissario** per la prevenzione ed il contrasto della criminalità e delle altre forme di illecito nella pubblica amministrazione in merito al periodo di gestione 2003-2005.

A fronte di tale situazione, **l'impegno del nuovo vertice si è da subito concretizzato nell'assunzione di un articolato corpo di iniziative** che - come si dirà analiticamente nel prosieguo - **hanno innovato in profondità la struttura e le modalità di azione dell'ANAS** con riguardo alle principali aree operative aziendali: l'assetto di *governance*, l'organizzazione e la gestione del personale, la progettazione e la direzione dei lavori, il nuovo modello di esercizio, la ricerca e l'innovazione, la sicurezza del lavoro, la certificazione in qualità di tutte le attività, la funzione di stazione appaltante, il sistema contabile, i sistemi informativi,

l'articolazione di un'efficace sistema di controlli di tutte le attività, la funzione legale, l'organizzazione del Gruppo ANAS.

L'efficacia delle azioni poste in essere è **dimostrata**, in primo luogo, dai **risultati economici conseguiti** dalla Società che evidenziano, in un arco temporale decisamente contenuto, **l'abbattimento della perdita dell'ANAS che nel 2005 sfiorava il mezzo miliardo di euro, contro il raggiungimento di un utile di esercizio a partire dal 2008** (anche il 2014 chiuderà con un risultato positivo per il settimo esercizio consecutivo) e la distribuzione di un dividendo all'Azionista a decorrere dal 2009. Il raggiungimento di questo obiettivo è ancora più rilevante se si considera che l'ANAS, dalla sua trasformazione in S.p.A., aveva sempre esposto ingenti perdite di esercizio.

Accanto al riequilibrio del conto economico, occorre considerare, sotto il profilo della gestione operativa, **la drastica riduzione dei costi delle consulenze**, fino ad arrivare dal 2010 al sostanziale **azzeramento** delle stesse, ed **il contenimento degli altri costi aziendali** (azzeramento delle spese per rappresentanza, promozionali e per sponsorizzazioni, il decremento del costo complessivo del lavoro; il notevole contenimento delle spese per automezzi, per telefonia e per materiali d'ufficio), unitamente all'assunzione di una serie di iniziative volte **al contenimento e alla gestione del contenzioso**.

Per quanto concerne le attività di investimento, l'affermazione dell'**ANAS quale prima stazione appaltante in Italia a partire dal 2007**, come risulta dai dati ufficiali (CRESME), e **l'accelerazione negli investimenti**, con il riavvio di interventi rimasti a lungo sospesi, testimoniano una rinnovata e migliorata efficienza.

Nell'ambito delle strategie aziendali particolare attenzione è stata posta dal nuovo vertice nel **garantire il miglioramento e il mantenimento dei livelli di efficienza delle infrastrutture** e ciò al duplice scopo di conservare il patrimonio aziendale esistente e di garantire la sicurezza della circolazione. In tale ottica è stata **istituita la Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento Territorio**, che persegue lo scopo di assicurare la manutenzione delle rete, la sicurezza degli utenti e la tutela del patrimonio stradale, attraverso il coordinamento e l'indirizzo degli Uffici periferici e in coerenza con gli indirizzi e le politiche aziendali ed è stato individuato un **modello organizzativo dell'Esercizio**, al fine di ottenere un efficientamento del processo, il contenimento dei costi ed una migliore attribuzione dei carichi di lavoro. In tale contesto particolare impegno è stato profuso per assicurare lo sviluppo del sistema informativo finalizzato al controllo della situazione del traffico e dello

stato della rete in gestione nonché del sistema di informazione all'utenza, nell'ottica di garantire la sicurezza della circolazione.

Un altro obiettivo strategico è stato il **potenziamento dei sistemi di controllo** (Organismo di Vigilanza, Internal Auditing; Unità Controllo di Gestione, nomina del Dirigente preposto; istituzione dell'“Unità Protocolli di Legalità” e del “Servizio Verifiche Materiali e Forniture”, l'adesione alla normativa sulla trasparenza e l'anticorruzione e la conseguente nomina del Responsabile Anticorruzione e Trasparenza) e dei relativi strumenti idonei a verificare l'andamento dei principali fenomeni della gestione aziendale, nell'ottica di assicurare un accorto monitoraggio delle risorse pubbliche investite ed un servizio sempre più efficiente per l'utenza.

Il complesso delle misure adottate è stato **oggetto di apprezzamento** da parte dei **Ministeri di riferimento** in sede di approvazione dei bilanci annuali, **dell'Alto Commissario** per la prevenzione ed il contrasto della criminalità, nonché da parte dei **Magistrati della Corte dei Conti** che si sono succeduti in questi anni nell'attività di controllo sulla gestione dell'ANAS. A tale ultimo riguardo, è significativo rilevare che nell'ambito delle **Relazioni Annuali** relative al **periodo 2007-2013** si evincono **giudizi di apprezzamento** per i risultati della gestione e per l'impegno profuso dai vertici aziendali; nondimeno, il Magistrato non ha mancato di formulare raccomandazioni e suggerimenti utili per proseguire nell'azione di efficientamento già intrapresa.

Il corpo di iniziative attuate ha messo l'Azienda in condizioni di perseguire la propria impegnativa missione, ovvero quella di progettare, realizzare, gestire e mantenere la rete stradale e autostradale di interesse nazionale, partecipando così alla modernizzazione del Paese, **proseguendo lungo quel processo di privatizzazione formale della Società che era stato avviato nel 2002**, con la trasformazione in società per azioni.

Il completamento di tale percorso presuppone, tuttavia, come avrò modo di evidenziare nelle considerazioni finali sulle prospettive future dell'ANAS, **regole certe in ordine al funzionamento e al finanziamento della Società**, non soltanto in relazione alla copertura dei costi sostenuti per l'attività di gestione ordinaria della rete (come già avviene attualmente), ma anche **per gli investimenti in nuove opere e manutenzione straordinaria, senza gravare integralmente sul bilancio dello Stato.**

1. 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 2.269.892.000¹, **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.**

È **concessionaria della gestione della rete delle strade statali** (che si estendono per 23.265 km) e **delle autostrade statali non a pedaggio** (aventi un'estensione pari a 1.278 km, comprensivi anche dei raccordi autostradali) distribuita su tutto il territorio nazionale.

A seguito di un **processo di riordino normativo**, avviato dall'art. 36 del D.L. 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 **circa 25 mila km**.

La Società è ricompresa **nell'elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato**, individuate ogni anno dall'ISTAT ex art. 1, co. 3, della L. 196/2009; **da tale inserimento deriva l'assoggettamento ad una serie di vincoli operativi** (cfr. par 3.3).

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.

Il Gruppo ANAS è articolato in una pluralità di società che operano nel mercato della gestione della rete stradale ed autostradale nazionale, con e senza pedaggio, nonché in quello dei **servizi integrati di ingegneria, consulenza e studi** anche a **livello internazionale nel settore delle infrastrutture di trasporto**, consentendo **al Gruppo** di concludere

¹ di cui Euro 250.000.000 di capitale disponibile e Euro 2.020.000.000 di contributo destinato alla realizzazione di opere.

l'esercizio 2013 con un **utile consolidato di 8,7 milioni di euro, importo di quasi tre volte superiore rispetto a quello dell'ANAS capogruppo.**

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 S.p.A.**, per il completamento dell'Itinerario E78 Grosseto-Fano;
- **1 Società, SITAF S.p.A., concessionaria per la realizzazione e gestione del traforo autostradale del Frejus** e dell'autostrada A32 Torino-Bardonecchia, della quale l'ANAS, dal dicembre 2014, detiene il 51% del capitale sociale;
- **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. Tra di esse la più significativa è **Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.**, cui fa capo la realizzazione della Pedemontana; della direttissima Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) e della tangenziale Est esterna di Milano (Tem), per circa 8 miliardi di Euro di investimenti;
- **2 società collegate concessionarie per la realizzazione e gestione di autostrade e trafori a pedaggio**: la società concessionaria del **traforo del Monte Bianco** e la concessionaria dell'autostrada **Asti – Cuneo**;
- **ANAS International Enterprise S.p.A.**, una Società controllata dall'ANAS al 100% che è subentrata nella gestione delle commesse già acquisite dall'ANAS e offre e realizza sul **mercato estero**, ed in regime di concorrenza, **servizi integrati di ingegneria, attività di Project Management Consultant, strutturazione di concessioni stradali, direzione lavori ed alta sorveglianza, servizi di assicurazione e controllo della qualità 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. La Società ha un **portafoglio ordini di oltre 210 milioni di Euro².**

² Le principali aree di attività della società riguardano: a) **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; b) **Libia - servizi di "Project Management Consulting"** relativamente alla realizzazione dell' Autostrada Ras Ejdyer-Emsad (km 1.750), per un importo contrattuale di **125,5 milioni di Euro**. Per garantire adeguata operatività a dicembre 2013 è stata

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 in parte **distribuiti** come dividendi **alla Capogruppo**.

costituita la compagine "PMC Mediterraneo"; c) **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**; d) **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. **Dal 2007** ad oggi sono stati fatturati **circa 106 milioni di Euro** per attività internazionali, di cui 65 milioni solo nell'ultimo triennio.

2. Situazione degli investimenti di competenza dell'ANAS

2.1. Nuove opere: lavori in corso e di prossimo avvio nel 2015

Obiettivo prioritario dell'ANAS è quello di **ammodernare e completare la rete di interesse nazionale** in gestione che, come detto, ammonta a **circa 25.000 km** di strade ed autostrade.

Al riguardo preme evidenziare come, **nella maggior parte dei casi, gli investimenti attuati** dalla Società **riguardano l'ammodernamento e l'adeguamento di tratti già esistenti**. Infatti, **dei 1.500 km aperti** al traffico dal 2007 ad oggi **circa l'80%** si riferisce ad **ammodernamenti e varianti già in esercizio**. Da tale caratteristica degli interventi consegue un **sistema di gestione dei cantieri più complesso** - rispetto a quanto si verifica in caso di realizzazione di un'opera ex novo - caratterizzato dall'attuazione di aperture progressive **al traffico in modalità provvisoria**, al fine di consentire l'efficace prosecuzione dei lavori successivi e, al contempo, di limitare i disagi per l'utenza, mettendo a disposizione della stessa in tempi rapidi i tratti già ammodernati.

In tale quadro la **Società ha spesso operato**, non attraverso una frammentazione in lotti, ma mediante **la realizzazione di tronchi funzionali**, scelta questa conseguente sia alla disponibilità delle risorse finanziarie sia all'inerenza degli interventi da effettuare al completamento e all'ammodernamento di tratte già in esercizio.

L'ANAS riveste, pertanto, un ruolo centrale nell'infrastrutturazione del sistema Paese, come attestato anche dai **dati CRESME** che indicano l'ANAS quale prima **stazione appaltante d'Italia, fin dal 2007**, con **più di 5500** bandi pubblicati nel periodo **2007-2014** per un importo di **oltre 23 miliardi di Euro**.

Nel periodo 2006-2014, nonostante la congiuntura economica negativa ed i vincoli di finanza pubblica, la Società ha avviato **210 cantieri** principali per **nuove opere**, che hanno comportato un investimento complessivo di quasi **13 miliardi di Euro**. A tali importi vanno aggiunti gli **investimenti, per oltre 2 miliardi di Euro e oltre 80 km** - attualmente in avanzata fase di realizzazione - che sono realizzati dall'ANAS attraverso la società di progetto **Quadrilatero Umbria - Marche S.p.A.**

Nello stesso periodo l'ANAS **ha portato a termine 320 cantieri di nuove opere** per un importo complessivo di **16 miliardi di Euro**, aprendo al traffico circa **1.500 km** di strade e autostrade; nel periodo ha **speso per infrastrutture viarie 19 miliardi di Euro**.

Fra le **principali infrastrutture ultimate**, che riguardano **tutte le Regioni del Paese**, sono da ricordare **260 km** sulla **Nuova Autostrada Salerno-Reggio Calabria**, **25 km** della **Trasversale delle Serre** e oltre **30 km** della **Nuova SS 106 Jonica** in Calabria, **25 km** di nuova autostrada **Catania-Siracusa**, **9 km** della **Siracusa-Floridia** e **29 km** dell'itinerario **Agrigento-Caltanissetta** in Sicilia, **46 km** della **SS 125** e **38 km** della **SS 131** in Sardegna, **22 km** sulla **SS 38** (variante di Morbegno), sulla **SS 36** (Cinisello) e sulla **SS 42** (Val Camonica) in Lombardia, **18 km** nel tratto Pietrelcina-SanMarco dei Cavoti sulla **SS 212** in Campania, **30 km** sulla **Asti-Cuneo** in Piemonte, **20 km** sul **GRA** e le viabilità accessorie della **Roma-Fiumicino** nel Lazio.

Alla data attuale i **cantieri in corso e in fase di avvio sono 110 (76 in produzione per un valore di 9 miliardi e 34 in fase di avvio per un valore di 2 miliardi)** per un importo complessivo di **circa 11 miliardi di Euro**, dei quali **5 miliardi già spesi**.

Fra le principali gare in corso ricordiamo il **nodo di Casalecchio di Reno** per un investimento di 159 milioni in Emilia , il tratto **Viadotto Stupino-Altilia** sulla Salerno-Reggio Calabria per 340 milioni, nel Lazio il tratto **Monteromano-Cinelli** sulla SS 675 per un investimento di 120 milioni, in Piemonte la **tangenziale di Novara** (prevista nello Sblocca Italia) per 124 milioni, nel Veneto la **tangenziale di Vicenza** per 86 milioni, nelle Marche il tratto **Acquasanta-Trisungo** per un valore di 116 milioni, in Sardegna i lavori di **completamento della SS 131** per 55 milioni.

Particolarmente significativo è stato, peraltro, **dal 2006 in poi l'impegno profuso dalla Società per portare a compimento numerosi progetti avviati in passato e rimasti a lungo sospesi**.

Di recente all'ANAS è stato confermato un **ruolo di grande rilievo strategico per dare nuovo slancio alla politica infrastrutturale** del Paese, attraverso **i significativi stanziamenti, contenuti negli ultimi provvedimenti normativi**, per la realizzazione di opere di sua competenza per **quasi 5,8 miliardi di Euro** che consentono di **avviare complessivamente, entro il 2015, oltre 50 cantieri per nuove opere** di cui 34 già in gara. Di tale importo complessivo, 1,3 miliardi di Euro riguardano **Accordi di Programma Quadro con le Regioni**, di cui 650 milioni con accordi già stipulati, a dimostrazione del rapporto di stretta e fattiva collaborazione in essere con le Regioni.

Tra i 50 cantieri da avviare nel corso del 2015 vi sono :

- **14** interventi previsti negli **Accordi di Programma Quadro** con le **Regioni Puglia, Sicilia, Basilicata e Sardegna** per un investimento complessivo di **650 milioni di Euro**

e precisamente 4 interventi in Basilicata per 125 milioni, 1 in Puglia per 36 milioni, 5 in Sardegna per 290 e 4 in Sicilia per 200 milioni;

- **28** interventi **finanziati con precedenti piani ante 2014** per un importo complessivo di **oltre 1,6 miliardi di Euro**. Fra gli interventi sono da ricordare **la variante all’abitato de L’Aquila** per 48 milioni, il collegamento **Sammarate-Novara** per 133 milioni, il riappalto dei **lavori della SS 131** in Sardegna per un importo di 55 milioni di Euro, già in gara.
- **13** interventi nel **Contratto di Programma 2014** (il cui definitivo Decreto Interministeriale di approvazione è stato registrato dalla Corte dei Conti nei giorni scorsi), per complessivi **502 milioni** (di essi, **11 interventi sono già in gara**, tra cui la tangenziale di Vicenza per 86 milioni, la tratta Acquasanta-Trisungo nelle Marche per 116 milioni, la tratta Gubbio-Mociaiana in Umbria per 76 milioni, il tratto laziale di completamento della Terni-Rieti per 23 milioni)³.

Di particolare rilievo nell’ambito dei recenti stanziamenti è il **Decreto Legge “Sblocca-Italia”** (D.L. 12 settembre 2014, n. 133, conv. dalla Legge 11 novembre 2014 n. 164) consente di avviare **investimenti per oltre 1,9 miliardi** di Euro, compresi 300 milioni di manutenzione straordinaria, in relazione a **11 interventi** (compreso quello relativo alla **Quadrilatero Umbria-Marche** per 120 milioni di Euro), ripartiti come segue:

a) Interventi appaltabili entro il 28.2.2015 e cantierabili entro il 31.8.2015:

- 1) 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;
- 2) Messa in sicurezza dei principali svincoli della SS 131 in Sardegna;
- 3) Quadrilatero Umbria – Marche, per 120 milioni di Euro.

b) Interventi appaltabili entro il 30.4.2015 e cantierabili entro il 31.8.2015:

- 1) Lavori di ammodernamento ed adeguamento dell’autostrada SA/RC dallo svincolo di Rogliano allo svincolo di Altilia;
- 2) Autostrada SA/RC svincolo di Laureana di Borrello;
- 3) Completamento della SS 291 in Sardegna;
- 4) Variante della “Tremezzina” sulla strada statale internazionale 340 “Regina”;

³ Le gare degli ultimi due interventi (realizzazione di corsie complanari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca per un importo di 45 milioni di euro e realizzazione del Sistema Tangenziale di Lucca - Viabilità Est di Lucca, per un importo di 78 milioni, comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli dell’autostrada A11 del Frizzone e di Lucca Est - 1° stralcio) verranno avviate nei prossimi mesi, non appena ottenute le necessarie autorizzazioni.

- 5) Primo lotto Asse viario SS 212 Fortorina;
- 6) Collegamento stradale Masserano Ghemme ;
- 7) Asse viario Gamberale – Civitaluparella;
- 8) L'adeguamento della SS Telesina tra lo svincolo di Caianello della SS 372 e lo svincolo di Benevento sulla SS 88.

Il D.L. Sblocca-Italia conferma, inoltre, il finanziamento di 45,5 milioni di Euro, a valere sui Contratti di Programma 2012 e 2013, per la SS 640 “Agrigento Caltanissetta”.

L'ANAS ha dato puntuale attuazione al provvedimento, rispettando lo sfidante cronoprogramma previsto per l'attuazione degli interventi di propria competenza sia per quanto riguarda le nuove opere che gli interventi di manutenzione straordinaria.

Relativamente alle nuove opere, al 31/12/2014 è stata avviata la gara per la realizzazione dell'intervento di completamento e ottimizzazione della Torino–Milano con la viabilità locale mediante l'interconnessione tra la SS 32 e la SP 299-Tangenziale di Novara. Sono di imminente pubblicazione i restanti bandi di gara degli altri interventi previsti nello Sblocca Italia.

Per quanto riguarda gli interventi di manutenzione straordinaria del D.L. Sblocca Italia, a fronte dell'impegno assunto di pubblicare entro il 30 dicembre 2014 bandi per il 30% dell'importo finanziato, la Società ha già pubblicato bandi per oltre il 50% dell'importo finanziato.

Il **notevole impegno** profuso dalle strutture aziendali **consentirà di rispettare** anche le **prossime scadenze fissate dal D.L. Sblocca Italia per la conferma dei finanziamenti.**

A tali importi si aggiungono ulteriori **1,2 miliardi** di Euro previsti dalla **Legge di Stabilità 2015** da destinare a nuove **opere e ad interventi di manutenzione straordinaria.**

L'ANAS ha già definito, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il **Contratto di Programma 2015** sulla base delle risorse stanziata dalla legge di Stabilità 2015 ed ha altresì consegnato una **proposta di Piano quinquennale degli investimenti 2015-2019**; al riguardo si auspica che tali documenti siano sottoposti all'esame del CIPE in tempi rapidi al fine di consentire un celere avvio delle attività di realizzazione.

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

Nel **2006 risultavano completati 98 km** della nuova Autostrada SA/RC mentre erano in corso lavori per 2,2 miliardi.

Ad oggi, superati i problemi tecnici nello scavo di alcune gallerie e quelli legati al fermo cantieri per la sofferenza economica di imprese operanti su alcuni lotti in Calabria, **i lavori finanziati dell'autostrada sono stati completati nel sostanziale rispetto del cronoprogramma.**

Infatti, con le aperture al traffico effettuate a dicembre 2014 (macrolotto 6 e carreggiata nord del lotto della galleria Fossino) sono **stati resi fruibili tutti i lotti dell'autostrada partiti dopo la legge obiettivo**, raggiungendo, nel complesso, **355 km già realizzati**, a meno di due brevi tratti in carreggiata sud, in corrispondenza del lotto della galleria Fossino e del tratto tra Lauria nord e il viadotto Caffaro, che saranno aperti al traffico nei prossimi mesi.

A partire dal 2014 sono stati attivati i lavori relativi al macrolotto 3.2 compreso tra lo **svincolo di Laino Borgo e lo svincolo di Campotenese**, per un'estesa di **20 km** ed un investimento di circa **600 milioni di Euro**.

I risultati conseguiti (260 km di nuova autostrada realizzati dal 2006 e 110 km solo dal 2012) sono **apprezzabili** considerate **l'imponenza dei cantieri** (basti pensare che dal 2006 la produzione complessiva è stata di 5,4 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**.

La L. n. 147/2013 (Stabilità 2014) ha finanziato un lotto per 340 milioni di Euro⁴, in Calabria (tratto tra il viadotto Stupino ed Altilia) per il quale **sono in corso le relative procedure di gara**.

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.

⁴ Tale importo è stato ridotto, a seguito di recenti accantonamenti, a 316 milioni di Euro, successivamente confermati nella seduta CIPE del 10 novembre 2014.

2.3. Interventi di manutenzione straordinaria

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 ordinaria e straordinaria sugli oltre 25.000 km di rete in gestione diretta della Società, distribuiti, come già ricordato, su tutto il territorio nazionale.

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**. Tale esigenza è stata evidenziata anche dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Maurizio Lupi, nel corso dell'audizione del marzo 2014 presso questa Commissione, per esporre le linee strategiche di sviluppo della politica infrastrutturale, laddove ha definito la manutenzione della rete stradale "la prima tra le priorità".

Occorre, in particolare, considerare che l'ANAS **gestisce una rete di circa 25.000 km** sulla quale si contano **oltre 11.000 ponti e viadotti, 4.000 dei quali** con lunghezza superiore a 100 metri e **1.200 gallerie** di cui 842 di lunghezza superiore ai 500 metri. Oltre **il 40% di queste opere sono state realizzate in periodi antecedenti il 1970** e hanno, quindi, **raggiunto o superato la vita utile di progetto**. Lo stato di conservazione delle opere d'arte risente, in generale, **della mancanza, protrattasi per molti anni, di una manutenzione programmata** che ha causato un'accelerazione dei naturali fenomeni di invecchiamento dei materiali dovuti alle azioni atmosferiche, accentuata anche dai maggiori effetti dell'azione dinamica causata dall'intenso volume di traffico di mezzi pesanti caratterizzati da pesi sempre crescenti.

Da ciò consegue l'esigenza, più volte evidenziata anche a codesta Spettabile Commissione, di **porre in essere importanti interventi di manutenzione** (risanamento strutturale, adeguamento sismico, adeguamenti impianti in gallerie), per i quali occorre **disporre di risorse programmate, che consentano di sostituire ad interventi ex post con carattere emergenziale un piano organico di manutenzione preventiva**.

A tale scopo l'ANAS, nell'ambito delle attività legate alla gestione della rete, si è dotata di **alcuni strumenti informatici che consentono di rilevare la situazione analitica delle strade**. In particolare, **il MOS web** è il nuovo sistema informatico per la gestione della Manutenzione Ordinaria delle Strade, Opere d'arte e Impianti, a supporto della Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del Territorio dell'ANAS, progettato per il controllo dei costi ed il rispetto del budget delle attività di Manutenzione Ordinaria, mentre il **MOS Mobile** mira a semplificare l'operatività del personale su strada e informatizzare i flussi cartacei,

consentendo di pianificare e consuntivare le attività di manutenzione ordinaria e trasmettere segnalazioni di richieste d'intervento in caso di emergenza attraverso un'apposita applicazione.

Occorre poi porre in essere interventi sulla rete viaria complessiva, volti a migliorare le condizioni delle infrastrutture e della piattaforma stradale, ad incrementare la sicurezza, nonché a riqualificare gli impianti tecnologici presenti sulla rete.

Per quanto concerne **la manutenzione ordinaria**, questa rientra tra i costi della gestione e viene **finanziata mediante risorse della Società** che, come precisato anche nel par. 1, non riceve più un corrispettivo di servizio a fronte dell'espletamento di tale attività. **Nell'ultimo triennio** l'ANAS ha sostenuto costi diretti ed indiretti a fronte di tale attività **per circa 2 miliardi di euro**.

Le **attività di manutenzione straordinaria** rientrano, invece, tra gli **investimenti, finanziati mediante risorse a carico del bilancio pubblico**.

Nel periodo **dal 2007 al 2014** tale **programma di manutenzione straordinaria** è stato finanziato con **2,7 miliardi di Euro** di cui **oltre 1 miliardo** assegnato con i più **recenti stanziamenti** del Governo.

Nello stesso periodo sono stati **portati a termine circa 1.600 interventi** per un importo di **1,6 miliardi di Euro**, mentre sono stati **avviati e risultano attualmente in corso** o in fase di avvio **circa 600 interventi** per un importo di **oltre 1 miliardo** di Euro, 350 dei quali finanziati con gli ultimi stanziamenti.

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 65 interventi già ultimati. Con i ribassi d'asta conseguiti sono stati avviati 37 ulteriori interventi, dei quali 7 sono in corso d'opera.

Per l'attuazione del suddetto Programma, in data 31/07/2013, è stata stipulata una Convenzione tra l'ANAS e il MIT che, tra l'altro, definiva gli obiettivi e i termini per la conferma del finanziamento. L'articolo richiamato prevedeva che fossero pubblicati tutti i bandi di gara ed aggiudicati il 70% degli stessi entro il 31/12/2013. Detti obiettivi sono stati raggiunti, con notevole anticipo, il 21/10/2013 relativamente alla pubblicazione dei 100 bandi di gara ed il 05/12/2013 relativamente alla aggiudicazione del 70% dei bandi pubblicati.

Il suddetto programma ha riguardato essenzialmente il risanamento strutturale di ponti, viadotti e gallerie e l'adeguamento dell'impiantistica delle gallerie.

Successivamente, 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**,

ad oggi sono stati avviati 193 interventi in priorità 1, dei quali 48 sono in corso d'opera e 3 già ultimati.

Anche per l'attuazione del rifinanziamento del Programma, in data 19/05/2014, veniva stipulata una nuova Convenzione tra l'ANAS e il MIT che definiva obiettivi e termini per la conferma del finanziamento, tra l'altro, prescrivendo che fossero pubblicati tutti i 193 bandi di gara entro il 31/12/2014 ed aggiudicati il 70% degli stessi entro il 30/03/2015. Detti obiettivi sono stati raggiunti, in anticipo, il 22/12/2014 relativamente alla pubblicazione dei 193 bandi di gara ed il 10/02/2015 relativamente alla aggiudicazione del 95% dei bandi pubblicati.

Il Programma, così come rifinanziato dalla Legge di Stabilità 2014, ha riguardato, oltre al risanamento strutturale di ponti, viadotti e gallerie e all'adeguamento degli impianti delle gallerie, interventi mirati al miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete viaria. Detto Programma è stato strutturato in 3 classi di priorità, gli interventi afferenti la prima classe di priorità sono stati attivati con la pubblicazione dei 193 bandi di gara. I 47 interventi relativi alla seconda classe di priorità saranno attivati a seguito del recupero dei fondi già anticipati dall'ANAS per il superamento delle criticità registrate a seguito degli eventi alluvionali che hanno colpito la Regione Sardegna nel 2013. Gli interventi relativi alla terza classe di priorità, stimati in 55, saranno attivati con la formazione dei ribassi d'asta degli interventi in priorità 1 e 2.

Il D.L. Sblocca Italia ha previsto un ulteriore stanziamento a favore dell'ANAS pari a 300 milioni; anche in questo caso è stata stipulata una convenzione ANAS – MIT che stabiliva la pubblicazione entro il 31/12/2014 dei bandi di gara per un importo superiore al 30% dell'importo del finanziamento.

Al 22/12/2014 sono stati pubblicati 44 bandi di gara per un importo complessivo pari a 157 milioni di Euro determinando così, ancora una volta in anticipo, il superamento dell'obiettivo fissato.

Con il citato stanziamento del D.L. Sblocca Italia siamo arrivati al terzo stanziamento in 12 mesi per questo tipo di interventi raggiungendo così un **importo complessivo di circa 1 miliardo di Euro**. Ad oggi, del D.L. Sblocca Italia sono stati attivati 79 interventi.

A tali 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) per un valore complessivo di **50 milioni di Euro** e finanziato in via di anticipazione a valere sulle predette risorse del D.L. "del Fare".

Ad oggi i **progetti risultano tutti approvati e completate le procedure di affidamento**; **47** interventi su 51 sono **in corso** di esecuzione; i restanti **saranno consegnati nei prossimi giorni**. Risultano già **ultimati 37** interventi molto attesi dal territorio.

3. Situazione finanziaria dell'ANAS

3.1 I risultati economici conseguiti dalla Società e la trasparenza della gestione

Dall'esame dei bilanci relativi agli ultimi esercizi – tutti disponibili nella sezione Trasparenza del sito internet dell'ANAS - emerge chiaramente l'azione di efficientamento posta in essere, che ha consentito di **superare il pesante disavanzo del 2005** (pari a **quasi 500 milioni di Euro**) e di **conseguire, per la prima volta, l'utile di esercizio a partire dal 2008**.

Inoltre, a partire **dall'esercizio 2009** la Società ha distribuito, senza interruzioni e fino ad oggi, un **dividendo al Ministero Azionista**, per circa **30 milioni di Euro** complessivi, a cui si aggiungono gli **importi versati al Ministero dell'Economia e delle Finanze**, in attuazione dei provvedimenti in materia di **spending review**, per un importo complessivo di **15 milioni di Euro**.

Il bilancio dell'ANAS relativo al **2013 ha chiuso in utile**, per il **sesto anno consecutivo**, e anche **per il 2014** si prevede di registrare un **utile significativo**.

Anche il **bilancio consolidato del Gruppo** chiude **in utile dal 2008**; circostanza che dimostra il contributo positivo fornito dalle società che lo compongono.

L'andamento positivo della gestione dell'ANAS risulta confermato anche nel **1° semestre 2014** che ha chiuso 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, infatti, la **quota di competenza del versamento** dovuto allo Stato (ex art. 8 del D.L. 6 luglio 2012 n. 95) a fronte della **riduzione dei consumi intermedi, pari a 7,4 milioni di Euro per l'intero 2014** (2,6 milioni nel 2012 e quasi 5 milioni nel 2013). Inoltre, il D.L. 24 aprile 2014 n. 66 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'eventuale acconto erogato entro il 30 settembre di ciascun esercizio.

La Terza Riprevisone del **Budget per l'anno 2014** prevede un **risultato positivo** per circa **17 milioni di Euro**; tale risultato non tiene conto, in quanto ancora in fase di esatta

quantificazione, degli **effetti negativi** della nuova disciplina degli **accessi sulla rete dell'ANAS**, introdotta in sede di conversione del **D.L. n. 133** (che prevede, tra l'altro, la svalutazione dei crediti per i canoni non riscossi alla data del 31 dicembre 2014), che incideranno sull'utile di esercizio previsto per lo scorso anno, con ulteriori effetti negativi anche per gli anni successivi.

Al riguardo preme evidenziare che **proprio nella sua qualità di società pubblica, l'ANAS è sottoposta ad un articolato sistema di controlli sulla gestione, le cui risultanze non hanno mai evidenziato, dal 2006** (anno in cui ho assunto la guida della Società) **in poi, rilievi negativi.**

I **bilanci societari** sono stati **approvati in Assemblea dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** - nei ruoli, rispettivamente di Azionista e di Vigilante - **e sottoposti al controllo del Collegio Sindacale nonché certificati, senza alcun tipo di rilievo, dalla società di revisione.**

Si ricorda, inoltre, che l'ANAS è sottoposta al **controllo sulla gestione** da parte del **Magistrato della Corte dei Conti** che presenzia alle attività del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale della Società e redige annualmente una relazione per il Parlamento sugli esiti della propria attività di controllo. Al riguardo giova rilevare come dalla lettura delle **relazioni relative al periodo 2008-2013 emergano giudizi di apprezzamento** per i risultati della gestione e per l'impegno profuso dai vertici aziendali, accompagnati da raccomandazioni e suggerimenti utili per proseguire nelle azioni già intraprese.

Tali positivi risultati, perseguiti anche **grazie alla politica di efficientamento della struttura e di contenimento dei costi, di fatto anticipando le norme in materia di spending review** intervenute negli anni successivi (cfr. par. 3.3), testimoniano la **situazione di sostanziale equilibrio** dei conti dell'ANAS 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 bilancio pubblico per le attività di esercizio e gestione ordinaria della rete stradale e autostradale in concessione, in quanto non riceve più alcun corrispettivo di servizio.**

Per quanto attiene alla **trasparenza della gestione**, è importante ricordare che la Società ha conseguito una **pluralità di riconoscimenti pubblici, sia a livello nazionale che**

internazionale, a riprova della trasparenza e della completezza delle informazioni fornite.

La Società sta redigendo, per il terzo esercizio consecutivo, 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, la Società è **stata premiata 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 e a riprova della trasparenza e della completezza delle informazioni fornite.**

Tali informazioni sono altresì disponibili nella **sezione Trasparenza del sito internet della Società**, avendo la stessa **attuato con rigore tutta la recente normativa in materia di trasparenza e anticorruzione**, indipendentemente dal dibattito sulla sua obbligatorietà per le società pubbliche (cfr. par. 3.5).

3.2 La politica di contenimento dei costi aziendali

Dal 2006 l’Azienda ha posto in essere concrete **azioni di efficientamento della struttura**, attuate attraverso lo sviluppo dei ricavi ed il contenimento dei costi di gestione – **di fatto anticipando le norme in materia di spending review intervenute negli anni successivi.**

Basti citare il caso delle **consulenze**, che **nel 2005** ammontavano a circa **20 milioni di Euro**. A partire dall’insediamento del nuovo vertice aziendale è stato profuso un notevole sforzo per procedere ad **drastica riduzione di tale voce, fino ad arrivare al sostanziale azzeramento delle spese per consulenze già a partire dal 2010.**

Nel **2013** le spese per **consulenze** sono state **pari a 20 mila Euro**. Ne consegue con tutta evidenza come **l’incidenza delle consulenze sul bilancio dell’ANAS sia oggi del tutto trascurabile.**

I positivi risultati conseguiti con riferimento a tale ambito sono stati oggetto di apprezzamento anche da parte del **Magistrato della Corte dei Conti nelle proprie relazioni periodiche.**

Accanto all'azzeramento delle spese per consulenze, l'attuale vertice ha adottato molteplici misure, peraltro illustrate nel corso delle numerose audizioni tenute presso codesta Spettabile Commissione, e **che hanno profondamente inciso sulla struttura e sulle modalità di azione dell'ANAS, migliorandone la performance complessiva**, quali, tra le altre:

- la **riduzione progressiva fin dal 2009 del numero dei dipendenti** (passati dagli **oltre 6.600 del 2006 ai 6.160 del 2014**);
- il **decremento del costo complessivo del lavoro**;
- il sostanziale **azzeramento delle spese per rappresentanza, promozionali** e per l'uso delle **carte di credito**;
- l'**eliminazione delle sponsorizzazioni**;
- il **notevole contenimento delle spese per automezzi, per telefonia e per materiali d'ufficio**, anche grazie ad una sempre maggiore diffusione di *office automation* e iniziative *paperless*.

3.3 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 **Decreto Legge 24 aprile 2014 n. 66** obbliga le Società a totale partecipazione statale, tra cui l'ANAS, a ridurre **i costi operativi del 2,5% per il 2014 (circa 15 milioni di Euro) e del 4% nel 2015 (circa 25 milioni di Euro)**, distribuendo al MEF, in sede di approvazione dei bilanci, un dividendo pari ai risparmi di spesa conseguiti, al netto dell'eventuale acconto erogato entro il 30 settembre di ciascun esercizio.

Tale misura si aggiunge ai sopra ricordati **versamenti effettuati dall'ANAS dal 2012** in attuazione della norma **sulla riduzione dei consumi intermedi, nonché ai dividendi** che la Società, a partire dal 2009, ha distribuito al Ministero Azionista.

3.4 Profili attinenti alla gestione operativa

Relativamente agli **aspetti organizzativi** sono state adottate iniziative volte:

- a) all'implementazione del **nuovo Modello di Esercizio della rete** e all'**istituzione della Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento Territorio**, con lo scopo di assicurare la manutenzione delle rete, la sicurezza degli utenti e la tutela del patrimonio stradale, ottenendo un efficientamento dei processi, il contenimento dei costi ed una migliore attribuzione dei carichi di lavoro;
- b) al **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”*);
- c) alla **revisione delle procedure e dei bandi** per appalti e acquisti nonché per pervenire alla digitalizzazione degli affidamenti e dei relativi contratti;
- d) alla **redazione ed aggiornamento delle procedure** aziendali dei processi *“core”* della Società anche nell'ottica del rispetto delle prescrizioni poste dal D.lgs. 231/01;
- e) al conseguimento **della certificazione in qualità**, preordinata a garantire un efficiente sistema di gestione **di tutte le attività aziendali** - 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;
- f) alla **formazione del personale**.

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** - mediante l'utilizzo del **sito web**, del servizio **Viabilità Anas Integrata (VAI)** disponibile per tablet e smartphone, dei **social network** dell'**Anas Tv** e della **Radio Anas** - 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, nell'ottica di garantire la sicurezza della circolazione. 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.

3.5 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 effettuare nuovi investimenti 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**, l'ANAS, 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, provvedendo alla nomina di un **Responsabile per la Trasparenza e l'Anticorruzione, alla redazione dei relativi Piani e alla pubblicazione sul sito aziendale nella sezione Trasparenza** delle informazioni richieste dalla normativa.

3.6 Le risorse finanziarie

La fonte principale di finanziamento dell'ANAS per le **attività ordinarie di esercizio** è costituita da una **quota di tariffa versata dagli utenti della rete autostradale a pedaggio in gestione alle società concessionarie**, calcolata in **proporzione ai chilometri percorsi**, il cui ammontare segue, quindi, in aumento o in diminuzione (come accaduto negli ultimi anni), il solo andamento del traffico sulla rete autostradale a pedaggio, oltre **alle entrate diverse derivanti da pubblicità, canoni d'accesso, royalties da aree di servizio su autostrade in gestione diretta, trasporti eccezionali, attività all'estero**, ecc. Infine, occorre considerare i **dividendi distribuiti all'ANAS dalle società controllate**.

In particolare, secondo quanto previsto **dall'art. 1, comma 1020, della L. n. 296/2006**, i concessionari autostradali sono tenuti a corrispondere direttamente all'ANAS un canone annuo rappresentato da una quota dei proventi netti dei pedaggi di competenza dei concessionari stessi. Tale quota, a seguito dell'abrogazione del sovrapprezzo tariffario previsto dal comma 1021 della medesima Legge n. 296/2006, è stata incrementata di un importo, calcolato sulla percorrenza chilometrica di ciascun veicolo che ha fruito dell'infrastruttura autostradale, per effetto di quanto disposto dall'**art. 19, co. 9 bis, del**

Decreto Legge 1 luglio 2009, n. 78 e, successivamente, dall'**art. 15, co. 4, del Decreto Legge 31 maggio 2010 n. 78**.

Al riguardo preme evidenziare che l'art. 1, co. 362 della Legge 190/2014 è recentemente intervenuto sulla disciplina dettata dall'art. 1, co. 1020 L. n. 296/2006 stabilendo che, a decorrere dal 2017, sia ridotta dal 42 al 21% la quota delle risorse derivanti dal pagamento del canone annuo che i concessionari sono tenuti a corrispondere direttamente all'ANAS⁵.

La Società **riceve contributi dallo Stato unicamente a copertura degli investimenti per manutenzioni straordinarie e per nuove opere**. Come anticipato, infatti, **a decorrere dal 2011, l'ANAS non riceve più alcun corrispettivo di esercizio dallo Stato per le attività svolte per la gestione ordinaria**.

In tale quadro, l'ANAS **risulta tutt'ora ricompresa nell'elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato**, individuate ogni anno dall'ISTAT ex art. 1, co. 3, della L.196/2009; **da cui deriva l'assoggettamento ad una serie di vincoli operativi, derivanti dall'applicazione** delle recenti leggi di spending review per le P.A. in senso stretto (cfr. par. 3.3.).

⁵ Conseguentemente, si prevede l'obbligo, per la Società, di provvedere ad effettuare risparmi di spesa sul contratto di servizio corrispondenti alle minori entrate anche in termini di razionalizzazione delle spese relative al personale e al funzionamento amministrativo

4. Prospettive di sviluppo dell'ANAS

Dall'analisi del quadro **normativo e regolamentare di riferimento per la Società emerge come il Legislatore abbia delineato per l'ANAS**, a partire dalla trasformazione in società per azioni avvenuta nel 2002, **un percorso di progressivo avvicinamento al mercato che la Società ha seguito**, in coerenza con le indicazioni ricevute dalle Autorità di Governo, attraverso **una pluralità di azioni finalizzate all'efficientamento della struttura nonché ad assicurare la massima trasparenza e l'efficace comunicazione**.

Nel quadro del progressivo efficientamento della Società sopra delineato si inserisce anche **il riordino delle competenze della Società**, avvenuto nel corso del triennio 2011-2013 per effetto dell'emanazione dell'art. 36 del D.L. n. 98/2011 (conv. in L. n. 111/2011 e s.m.i.) e dell'art. 11, commi 5 e 6, del D.L. n. 216/2011 (conv. in L. n. 14/2012) – come più volte modificati. Per effetto di tali provvedimenti, dal 1° ottobre 2012, le **competenze sulle concessioni autostradali a pedaggio**, fino a quel momento svolte dall'ANAS (attraverso una struttura ad hoc, separata sotto l'aspetto amministrativo, finanziario e contabile dalle altre direzioni aziendali rispetto al contesto operativo dell'Azienda), **sono state trasferite al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** mentre l'ANAS continua a svolgere **il ruolo di concessionario** della rete viaria di **25 mila km**, dei quali circa 1.300 km di autostrade e raccordi autostradali senza pedaggio.

Nell'ambito di tale riordino, risulta molto significativa l'avvenuta **soppressione** dell'originaria disposizione del co. 9 del già citato art. 36 del D.L. 98/2011 che prevedeva **l'introduzione di modifiche statutarie al fine di configurare – per il futuro – l'ANAS come “organo in house della P.A.”**, determinando una situazione di **incertezza strategica sul ruolo dell'ANAS** che era stata evidenziata anche dal **Magistrato della corte dei Conti deputato al controllo sulla gestione della Società**, nell'ambito della propria relazione periodica.

Infatti, la scelta normativa di abrogare tale previsione e di superare la prevista configurazione dell'ANAS come organo *in house* **viene motivata** – come si afferma chiaramente nell'ambito della relazione illustrativa della norma - con la considerazione che tale **configurazione risultava in contrasto con l'operatività di mercato dell'ANAS, avviata a partire dalla trasformazione in spa e consolidata negli anni successivi, operatività essenziale per competere con prerogative analoghe a quelle degli altri concessionari**.

È quindi **lo stesso Legislatore** a descrivere i connotati fondamentali dell'attività della Società, **delineando con coerenza una ANAS di mercato e confermando quel percorso già intrapreso dall'Azienda**, al fine di contribuire in maniera sempre più efficace a dare nuovo slancio alla politica infrastrutturale del Paese.

Di recente, il progetto di procedere alla privatizzazione dell'ANAS è stato ribadito **dall'attuale Governo**, che ha inserito l'ANAS nel **programma di privatizzazioni per gli anni 2015-2016** (cfr. nota del Ministro Padoan al Presidente della Commissione UE del 21 novembre 2014.).

Al riguardo occorre, tuttavia, considerare che **la privatizzazione dell'ANAS presuppone norme certe in ordine al funzionamento e al finanziamento della Società**, non soltanto in relazione alla copertura dei costi sostenuti per l'attività di gestione ordinaria della rete (come già avviene attualmente), ma anche **per gli investimenti in nuove opere e manutenzione straordinaria, senza gravare integralmente sul bilancio dello Stato.**

Al fine di conseguire tale obiettivo, il primo passaggio necessario consiste nel **completamento della privatizzazione formale della Società**, avviata nel 2002, mettendo a punto un percorso operativo che conduca l'ANAS fuori **dalla lista ISTAT di consolidamento del bilancio pubblico e quindi dal perimetro della P.A..**

Il **finanziamento delle opere** potrebbe essere realizzato, in tutto o in parte, con la previsione del **pedaggio sulle nuove realizzazioni** nonché attraverso **l'eventuale introduzione graduale del pedaggio su parte della rete attuale dell'ANAS**, ovvero su alcune **autostrade e "superstrade" con adeguate caratteristiche** (tenendo conto delle diverse categorie di utenti ed in particolare degli utilizzatori frequenti). Si potrebbe così **consentire il finanziamento, anche parziale, dei nuovi investimenti e ridurre, di conseguenza, l'incidenza sul bilancio dello Stato degli oneri necessari per la realizzazione di nuove opere⁶.**

In tale quadro occorrerà procedere, tra l'altro, ad una **rimodulazione della cornice normativa e regolamentare di riferimento per la Società al duplice fine di definire gli esatti contenuti della concessione** (puntuale individuazione della rete e dei compiti spettanti

⁶ Al riguardo, si ricorda che è **rimasta ad oggi inattuata** la disciplina dettata dall'art. **15 del D.L. 78/2010**, come novellato dal D.L. 125/2010, in merito all'introduzione del **pedaggiamento sulle autostrade e sui raccordi autostradali gestiti dall'ANAS, non essendo stato emanato il DPCM** –volto a fissare, tra l'altro, i criteri e le modalità del pedaggiamento e l'elenco delle tratte da sottoporre a pedaggio. Le entrate derivanti dal pedaggiamento avrebbero dovuto, peraltro, essere destinate a ridurre i contributi annui dovuti dallo Stato per investimenti relativi a opere e interventi di manutenzione straordinaria anche in corso di esecuzione. **Tali introiti erano quindi destinati, secondo detta norma, al bilancio dello Stato e non costituivano nuove risorse finanziarie per l'ANAS.**

alla Società, determinazione della durata della concessione, ecc) e di **eliminare le residue competenze pubblicistiche** che derivano dall'originaria configurazione dell'ANAS quale azienda autonoma prima ed ente pubblico poi⁷.

I **vantaggi per lo Stato** a seguito dell'uscita dell'ANAS dal perimetro della P.A. **risulterebbero rilevanti**, in quanto la Società sarebbe in grado di:

- provvedere alla **realizzazione graduale di interventi di completamento ed adeguamento della rete** (tra cui: completamento dell'autostrada A3 SA/RC, S.S. 38, S.S. 11 Tangenziale Ovest di Milano, E78 Grosseto-Fano, Orte-Civitavecchia, S.S. 76 e S.S. 77) **senza gravare interamente sul bilancio pubblico anche attraverso lo sviluppo di strumenti di Partenariato Pubblico Privato;**
- far fronte agli oneri di manutenzione straordinaria sulle tratte pedaggiate **senza oneri a carico dello Stato e raggiungere l'autonomia economico-finanziaria** per l'esercizio di tali tratti;
- **far emergere un valore della rete da iscrivere a patrimonio della Società.**

Non si può poi tacere come il confronto sul mercato rappresenterebbe per la Società **un ulteriore stimolo ad efficientare sempre di più la propria struttura**, in linea con il percorso già tracciato negli ultimi anni.

Completata tale fase, sarebbe possibile passare nel 2016 alla **privatizzazione sostanziale della Società, con l'apertura del capitale (30-40%)** dell'ANAS in una prima fase ad investitori istituzionali cui potrebbe seguire l'offerta ad una più ampia platea di soggetti.

Al riguardo esiste, infatti, un **concreto interesse da parte degli investitori istituzionali internazionali ad approfondire il tema**, che è stato confermato nel corso di recenti incontri. Si ricorda, in particolare, la presentazione effettuata a Milano, lo scorso settembre, in occasione dell'Italian Infrastructure Day, ad una platea selezionata di investitori istituzionali.

La Società è **pronta a fare la sua parte per conseguire lo sfidante obiettivo della privatizzazione sulla base degli indirizzi provenienti dalle Autorità di Governo**, con ciò ultimando quel percorso di avvicinamento al mercato, intrapreso a partire dal 2002, e divenire un vero e proprio operatore di mercato, punto di riferimento nella realizzazione e gestione delle opere pubbliche, per la qualità della progettazione e per le soluzioni adottate, per

⁷ Ciò in linea con quanto recentemente evidenziato dalla Corte di Cassazione nella sentenza 9 luglio 2014, n. 15594 nonché nell'ordinanza 16 luglio 2014, n. 16240, secondo la quale l'ANAS, pur nell'acquisita veste formale di società per azioni, ha conservato - per ragioni specificamente inerenti al regime legale suo proprio - alcuni connotati essenziali di ente pubblico.

l'utilizzo di procedure trasparenti, per l'impegno nella difesa della legalità, della sicurezza del lavoro e dell'ambiente, nel rispetto dei tempi e del costo delle opere.

In tale contesto anche la **valorizzazione sui mercati internazionali dell'importante know how nel settore delle infrastrutture viarie** acquisito negli anni dalla Società, tenuto anche conto dei positivi risultati conseguiti finora, può rappresentare in futuro una componente significativa del *core business* dell'ANAS.