

SENATO DELLA REPUBBLICA
XV LEGISLATURA

Doc. XV
n. 137

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI AL PARLAMENTO

sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo
in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259

ANAS SpA

(Esercizio 2005)

Comunicata alla Presidenza il 25 luglio 2007

**Doc. XV
n. 137**

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

**sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo
in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259**

ANAS SpA

(Esercizio 2005)

I N D I C E

Determinazione della Corte dei Conti n. 56/2007 del 13 luglio 2007	<i>Pag.</i> 5
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ANAS SpA per l'esercizio 2005	» 7

DOCUMENTI ALLEGATI:

Esercizio 2005:

Relazione amministrativa.....	» 175
Relazione del Collegio Sindacale	» 307
Bilancio consuntivo	» 335
Relazione Società di Revisione	» 407

Determinazione n. 56/2007**LA CORTE DEI CONTI****IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI**

nell'adunanza del 13 luglio 2007;

visto il testo unico 12 luglio 1934, n. 1214, delle leggi sull'ordinamento della Corte dei conti;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259 sulla partecipazione della Corte dei conti al controllo sulla gestione finanziaria degli enti a cui lo Stato contribuisce in via ordinaria;

visto l'articolo 9 del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143 con il quale l'Ente nazionale per le strade (ANAS) è stato assoggettato al controllo della Corte dei conti nelle forme previste dall'articolo 12 della legge n. 259 del 1958;

visto il decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito con la legge 8 agosto 2002, n. 178, con il quale l'ANAS è stata trasformata in società per azioni (ANAS SpA) con la conferma del controllo della Corte dei conti ai sensi dell'articolo 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259;

vista la determinazione n. 62/99 del 19 ottobre 1999 con cui la Sezione ha disciplinato le modalità di esecuzione degli adempimenti cui l'ANAS e le Amministrazioni vigilanti debbono provvedere, ai sensi della citata legge n. 259 ai fini dell'esercizio del controllo;

visto il bilancio per l'esercizio 2005 accompagnato dalla nota integrativa nonché dalle annesse relazioni del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della società di revisione, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente di Sezione Mario Alemano e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'ANAS SpA sull'esercizio 2005;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del suddetto bilancio d'esercizio – corredata delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell’articolo 7, della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio per l’esercizio 2005 – corredata della prescritta documentazione assunta dagli organi amministrativi e di controllo – l’unità relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di ANAS SpA.

L’ESTENSORE

f.to Antonio Di Virgilio

IL PRESIDENTE

f.to Mario Alemanno

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI ANAS SpA PER L’ESERCIZIO FINANZIARIO 2005

SOMMARIO

PREMESSA. – CAPITOLO 1. - IL QUADRO NORMATIVA E PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO. - 1.1. Il processo evolutivo dell’ANAS nell’ordinamento positivo. - 1.2. La disciplina normativa generale in materia di infrastrutture e di trasporti. - 1.3. La disciplina normativa sui lavori pubblici. - 1.4. La rete stradale ed autostradale italiana. - 1.5. Il «federalismo stradale». - 1.6. Il problema dell’autofinanziamento di ANAS SpA. - 1.7. Duplice ruolo di ANAS SpA quale concessionaria-concedente e controllore-controllato. - 1.8. La Legge obiettivo ed i connessi provvedimenti attuativi. - 1.9. Il piano decennale della viabilità. - 1.10. Il contratto di programma. - 1.11. Esercizio dei poteri di vigilanza, controllo e indirizzo da parte del Ministero delle Infrastrutture. - 1.12. Ruolo ed attività dell’Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, forniture e servizi. – CAPITOLO 2. - ORGANI STATUTARI E SISTEMA DI GOVERNANCE. - 2.1. Lo Statuto. - 2.2. Gli organi sociali. - 2.3. *La corporate governance*. - 2.4. Compensi degli organi. - 2.5. Carte di credito. – CAPITOLO 3. - LA STRUTTURA AZIENDALE E LE RISORSE UMANE. - 3.1. La struttura aziendale. - 3.2. La struttura centrale. - 3.3. La struttura territoriale. - 3.4. Le risorse umane. - 3.4.1 Contratto dei dirigenti. - 3.4.2. Contratto dei dipendenti. - 3.4.3. Spesa del personale. - 3.4.4. Produttività del personale. - 3.4.5. Formazione del personale. - 3.5. La spesa per l’uso delle carte di credito. - 3.6. Carta dei servizi ANAS. - 3.7. I controlli interni. - 3.7.1. Controllo di gestione. - 3.7.2. *Internal Auditing*. - 3.7.3. Organismo di Vigilanza (d.lgs. 8 giugno 2001 n. 231). - 3.8. La Consulta giuridica. - 3.9. Incarichi di consulenza e relativi costi. Rinvio. - 3.10. L’informatizzazione dei processi gestionali. – CAPITOLO 4. - ATTIVITÀ GESTIONALE. - 4.1. Attività di progettazione. - 4.1.1. Perizie di variante e suppletive. - 4.2. Bandi relativi a gare di appalto. - 4.3. Gare aggiudicate. - 4.4. Contratti stipulati. - 4.5. Ritardi nel pagamento dei SAL. - 4.6. Penali e premi di accelerazione dei lavori. - 4.7. Lavori, sicurezza e manutenzione delle strade 4.8. Adempimenti connessi alla legislazione antimafia. - 4.9. Stato delle opere sulla rete autostradale in gestione diretta ANAS: a) Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria; b) Grande Raccordo Anulare di Roma (GRA); c) Autostrada Roma-Fiumicino; d) Autostrada Palermo-Catania A19; e) Autostrada Palermo-Mazara del Vallo A29; f) Autostrada Alcamo-Trapani A29. – CAPITOLO 5. - IL SISTEMA CONCESSORIO E I RELATIVI ESITI GESTIONALI. - 5.1. Quadro generale delle concessionarie. - 5.2. Evoluzione della disciplina normativa in materia di concessioni autostradali. - 5.3. Il processo di privatizzazione di Autostrade SpA e la successiva evoluzione del rapporto concessionario con ANAS SpA in forza del IV atto aggiuntivo all’originaria convenzione. - 5.4. Il sistema di pedaggiamento. - 5.5. Gli introiti da *royalties*. - 5.6. Gli introiti da canoni annui. - 5.7. Gli introiti da sovrapprezzati tariffari. - 5.8. Attività di controllo di ANAS SpA sulle concessionarie. - 5.9. La concessione unica e la direttiva CIPE del 26 gennaio 2007 in materia di concessioni autostradali. - 5.10. Coordinamento delle attività dei funzionari ANAS membri del CdA e dei collegi sindacali delle concessionarie. - 5.11. Il Sistema Informativo Autostrade (SIA). - 5.12. Informazione dell’utenza. - 5.13. Stato delle principali opere in regime di concessione: a) Pedemontana Lombarda; b) Autostrada Asti-Cuneo; c) Tangenziale Est esterna di Milano; d) Autostrada del Brennero; e) Strada dei Parchi. - 5.14. Il progetto di fusione per incorporazione di Autostrade s.p.a. in Abertis Infrastructuras s.a. – CAPITOLO 6. - RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE. - 6.1. Atti programmatici e previsionali della gestione 2005. - 6.1.1. Contratto di programma 2003-2005. - 6.1.2. Piano industriale 2003-2005. - 6.1.2.1. Il budget 2005. - 6.2. Legge finanziaria 2005. - 6.3. Il bilancio di esercizio 2005. - 6.3.1. Il conto economico. - 6.4. Il costo delle consu-

lenze. - 6.5. Il costo del contenzioso. Rinvio. - 6.6. Lo stato patrimoniale. - 6.6.1. Stima del patrimonio sociale. - 6.6.2. Stato patrimoniale al 31 dicembre 2005. - 6.6.3. I conti d'ordine. - 6.7. La gestione finanziaria. - 6.7.1. La gestione dei residui passivi dell'esercizio 2002. - 6.7.2. Gli effetti postumi della riclassificazione dei residui passivi 2002. - 6.7.3. La gestione finanziaria di cassa. - 6.7.4. Il livello di autonomia finanziaria della Società 6.7.5. La gestione di tesoreria. - 6.7.6. La gestione dei mutui. - 6.7.6.1. Mutui per opere in gestione diretta 6.7.6.2. Mutui per le concessionarie. - 6.8. Assemblea del 20 luglio 2006. - 6.9. Approvazione del bilancio 2005. - 6.10. Situazione finanziaria successiva al 31 dicembre 2005 6.11. Considerazioni sul bilancio 2005. – CAPITOLO 7. - GE-
STIONE DEL CONTENZIOSO. - 7.1. Oneri per il contenzioso. - 7.2. Vertenze pendenti. - 7.3. Contenzioso relativo a gare, contratti, lavori ed espropri. - 7.4. Contenzioso relativo al rapporto di lavoro. - 7.5. Contenzioso relativo alla responsabilità civile. - 7.6. Contenzioso relativo al patrimonio. - 7.7. Arbitrati. - 7.8. Iniziative di riduzione del contenzioso. – CAPITOLO 8. - LE PARTECIPAZIONI. - 8.1. In generale. - 8.2. Le società controllate. - 8.2.1. Quadrilatero Marche-Umbria SpA. - 8.3. Le Società collegate e le imprese partecipate. - 8.3.1. Stretto di Messina s.p.a. - 8.3.2. Autostrada Asti-Cuneo s.p.a. - 8.3.3. Società italiana per il Traforo del Monte Bianco p.a. - 8.3.4. Società Italiana per il Traforo del Frejus-SITAF p.a. - 8.3.5. Concessioni autostrade Lombarde SpA (CAL). - 8.3.6. Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq. - 8.3.7. Consorzio ELIS per la formazione professionale superiore s.c.r.l. (CONSEL). - 8.3.8. Consorzio *Italian Distribution Council* (IDC). - 8.3.9. Consorzio Autostrade Italiane Energie (CA-IA). - 8.4. Quadro generale delle partecipazioni. - 8.5. Qualificazione del rapporto tra ANAS concedente e detentrice di partecipazioni in sub-concessionarie. – CAPITOLO 9. - CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento sul risultato del controllo eseguito, nelle forme di cui all'art. 12 della legge 21 marzo 1958 n. 259, sulla gestione finanziaria dell'Agenzia nazionale delle strade e autostrade dello Stato – ANAS - S.p.a. relativa all'esercizio 2005.

In precedenza la Corte aveva riferito sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2004 con relazione approvata dalla Sezione di Controllo sugli Enti con determinazione n. 74 del 6/19 dicembre 2005, trasmessa ai Presidenti di Camera e Senato con nota del 20 dicembre 2005, e pubblicata in Atti Parlamentari, doc. n. 15°, vol. 371, legislatura XIV.

Il bilancio sociale relativo all'esercizio 2005 è stato approvato dall'azionista unico Ministero dell'economia e delle finanze nell'adunanza del 29 marzo 2007, dopo che nella precedente del 20 luglio 2006 lo stesso azionista aveva rinviato su di esso ogni decisione, limitandosi a rinnovare l'organo consiliare in anticipo rispetto alla sua naturale scadenza – fissata dall'articolo 15, comma 2, dello Statuto al momento dell'«approvazione del bilancio relativo all'anno sociale 2006» - ed a dettare le direttive generali dell'azione sociale per il successivo triennio di durata dello stesso Consiglio.

Su vari aspetti della gestione relativa all'anno sociale 2005 la Corte ha riferito in data 26 luglio 2006 in sede di audizione davanti alla Commissione lavori pubblici del Senato della Repubblica, convocata dal Presidente della Commissione stessa e il cui resoconto stenografico è stato pubblicato in atti Senato, XIV Legislatura, doc. n. 2, seduta 16^a.

Con la presente relazione la Corte riferisce anche sui principali eventi gestionali intervenuti successivamente all'anno 2005.

1. Il quadro normativo e programmatico di riferimento

1.1. Il processo evolutivo dell'ANAS nell'ordinamento positivo

1.1.1. Anno cruciale di ANAS quale azienda di Stato per gli interventi nel settore delle infrastrutture stradali ed autostradali italiane è stato il 2002, il quale ne ha visto la trasformazione - attuata ai sensi dell'art. 7 del decreto-legge 8 luglio 2002 n. 138, convertito nella legge n. 178/2002 - da ente pubblico economico in società per azioni a socio unico, individuato nel Ministero dell'economia e delle finanze; ciò nell'ambito di un disegno riformatore che, iniziato negli anni novanta con l'emanazione del decreto-legge 3 ottobre 1991 n. 309, ed ancor più del decreto-legge 11 luglio 1992 n. 333¹, con la progressiva privatizzazione degli enti pubblici ha dato corpo al più vasto disegno politico comunitario di integrazione dei sistemi economici dei Paesi membri sulla base della centralità ed unicità del mercato.

Ed è proprio su questa base normativa che poggia la convenzione generale di concessione di durata trentennale stipulata tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la stessa ANAS², con la quale a quest'ultima sono state conservative le medesime attribuzioni - specificate dall'art. 2, comma 1, del d.lgs. 26 febbraio 1994, n. 143 - conferite all'ex Azienda Autonoma di Stato al momento della trasformazione in ente pubblico economico, e cioè:

- a) la gestione della rete stradale e autostradale dello Stato e relativa manutenzione ordinaria e straordinaria;
- b) la realizzazione del progressivo miglioramento e adeguamento della rete stradale e autostradale di interesse nazionale e della relativa segnaletica;

¹ Il decreto legge n. 309/1992 aveva ad oggetto la "trasformazione degli enti pubblici economici e dismissione delle partecipazioni pubbliche" ed era stato preceduto dalla legge 30 luglio 1990 n. 218 sulla ristrutturazione e integrazione patrimoniale degli istituti di credito di diritto pubblico. Contemporaneamente venne presentato anche un disegno di legge delega per la soppressione del Ministero delle partecipazioni statali con decorrenza dal 15 luglio 1992.

Dal d.l. n. 333/1992, a sua volta, prese avvio la trasformazione degli enti pubblici in società per azioni e il conseguente trasferimento della proprietà al Ministero del tesoro.

² Approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture n. 1030/CD adottato in data 19 dicembre 2002, registrato dalla Corte dei conti in data 20 febbraio 2003, reg. 1, f. 99,. La durata della convenzione è stata successivamente elevata a cinquanta anni in forza dell'art. 1, comma 1019, della legge 27 dicembre 2006 n. 296 (legge finanziaria 2007), peraltro subordinatamente al perfezionamento della convenzione unica di cui al precedente comma 1018, a sua volta collegata con un nuovo piano economico-finanziario che il Cda di ANAS ha deliberato in data 28 giugno 2007, successivamente approvato dai Ministri delle infrastrutture e dell'economia e finanze.

- c) la costruzione di nuove autostrade e strade di interesse nazionale anche a pedaggio con eventuale utilizzo del sistema della finanza di progetto, sia direttamente che mediante concessione a terzi;
- d) la vigilanza sulla esecuzione dei lavori di costruzione delle opere in concessione;
- e) il controllo sulla gestione delle autostrade in concessione;
- f) l'acquisto, la costruzione, la conservazione, il miglioramento e l'incremento dei beni mobili e immobili destinati al servizio della rete stradale e autostradale di interesse nazionale;
- g) l'attuazione delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale, nonché della tutela del traffico e della segnaletica;
- h) l'adozione dei provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulla rete stradale e autostradale di interesse nazionale, dei diritti e dei poteri attribuiti dalla legislazione vigente;
- i) l'effettuazione e la partecipazione a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione;
- j) lo svolgimento, mediante proprio personale, dei compiti di cui all'art. 12, comma 3, del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (codice stradale) e dell'art. 23 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, (regolamento al codice stradale) e successive modifiche e integrazioni.

L'esplicitazione dei compiti conferiti alla Società è integrata da quella dei conseguenti obblighi gravanti sul concessionario, tra i quali figurano l'adesione ai principi di trasparenza, economicità, efficacia ed efficienza, il mantenimento della piena utilizzabilità della infrastruttura viaria e di adeguati *standard* di sicurezza, la valutazione ex art. 2426 cod. civ. di ogni immobilizzazione in forma di partecipazioni in imprese controllate e collegate ed infine la resa - con cadenza trimestrale e su base analitica - di informazioni sui dati economici e patrimoniali delle anzidette imprese, nonché sulle attività oggetto della concessione (art. 6 della convenzione).

- 1.1.2. Con l'atto concessorio del 2002 l'ANAS, nella sua forma di società con capitale in mano pubblica, si è dunque assunto il compito di realizzare, attraverso lo strumento della concessione, una rete infrastrutturale adeguata alle esigenze di mobilità dell'intero territorio nazionale, in coordinamento con le direttive comunitarie e sulla base di criteri di

ottimizzazione delle risorse finanziarie investite.

Si è voluto in tal modo puntare sulla valorizzazione di un soggetto industriale capace di portare ad effetto i programmi di adeguamento del patrimonio infrastrutturale nazionale mediante il ricorso a nuove forme di finanziamento e di ricorso al mercato sulla base di un equilibrio tra servizi erogati e introiti conseguiti.

Peraltro a tale aspettativa di crescita non ha finora fatto seguito l'affiancamento della Società dalla sua dipendenza pressoché totale dal bilancio dello Stato, come sarà meglio chiarito più avanti (§ 1.6), così come permangono aree di incertezza su un possibile conflitto di interessi determinato dalla duplice posizione di ANAS Spa quale concessionaria-concedente e più ancora quale controllante-controllata (sul punto vedasi quanto riferito più avanti, § 1.7).

1.2. La disciplina normativa generale in materia di infrastrutture e di trasporti

1.2.1. L'azione di ANAS Spa rientra, in un'ottica globale delle politiche per la viabilità, nelle strategie del Piano generale dei trasporti (PGT) come strumento economico portatore di obiettivi, vincoli e modalità operative.

1.2.2. Istituito con legge n. 245 del 15 giugno 1984, il PGT trova la propria giustificazione nell'esigenza *"di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome"*³.

In questo nuovo concetto unitario è stato concepito il *Sistema nazionale integrato delle infrastrutture del trasporto (SNIT)*, inteso come un sistema di reti fortemente interconnesso sul quale gravitano interessi di ordine nazionale e internazionale nonché l'organizzazione dell'offerta di mobilità di persone e merci, quest'ultima facente capo in notevole misura all'ANAS Spa oltre che al sistema ferroviario e a quello automobilistico pubblico e privato.

³ Il PGT è approvato dal Consiglio dei ministri, adottato con decreto del PCM e aggiornato dal CIPE con cadenza almeno triennale su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la Conferenza Stato-Regioni e le Regioni interessate. Gli aggiornamenti sono poi approvati con decreto del PCM sentite le competenti commissioni parlamentari. Il primo PGT è stato approvato con decreto del PCM del 10 aprile 1986, quello attualmente in vigore, rinominato Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), è stato approvato il 2 marzo 2001 e adottato con DPR 14 marzo 2001.

L'adozione dello SNIT come sistema dinamico dovrebbe facilitare, su un piano di razionalizzazione, l'individuazione di interventi infrastrutturali interconnessi da realizzare in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo.

Lo SNIT prevede una divisione fra infrastrutture di rilievo nazionale e quelle di rilievo regionale, operando in tal modo una netta articolazione di competenze e conseguenti responsabilità ed offrendo ai governi locali il quadro di riferimento entro cui orientare le proprie scelte in coerenza con il sistema nazionale dei trasporti e quindi del PGT.

1.2.3. La prevalenza dell'odierna domanda di trasporto sul versante stradale e autostradale conferiscono all'azione di ANAS Spa un rilievo di altissimo profilo che si riflette necessariamente sugli aspetti operativi e subconcessori, oltre che su quelli economici e finanziari.

Tali aspetti, con specifico riferimento all'esercizio 2005 e più in generale all'attualità, sono partitamente presi in esame nel prosieguo della Relazione.

1.3. La disciplina normativa sui lavori pubblici

Per l'assolvimento della propria missione in materia di viabilità stradale l'ANAS è assoggettata al rispetto dell'intera normativa sui lavori pubblici, in precedenza disciplinata dalla legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni ed integrazioni, e da tutte le altre disposizioni legislative ad essa collegate (quali le leggi 1º agosto 2002 n. 166, 20 agosto 2002 n. 190 e 18 aprile 2005 n. 62), ed ora racchiusa nel nuovo Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, approvato con decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163⁴ in attuazione delle direttive CE 2004/17 e 2004/18.

Nato con l'obiettivo di recepire le direttive europee in materia di appalti, il Codice reca modifiche più estese ed incisive a tutta la normativa, le quali sostanzialmente vanno nella direzione della liberalizzazione delle procedure di appalto.

Per la prima volta le stazioni appaltanti dovranno scegliere da sole e senza limitazioni tra le varie procedure di gara e i criteri di aggiudicazione, scegliendo tra il massimo ribasso e l'offerta economicamente più vantaggiosa (art. 81).

⁴ Pubblicato sul supplemento ordinario n. 107/L alla Gazzetta Ufficiale n. 100 del 2 maggio 2006.

Con l'avvento del Codice cade inoltre la rigida separazione tra progetto ed opera: con un solo appalto potranno essere affidati entrambi.

Allo stesso tempo amministrazioni ed operatori hanno a disposizione nuovi strumenti per le gare: la *procedura negoziata* (artt. 56 e 57), il *dialogo competitivo* (art. 58), in cui i concorrenti suggeriscono le migliori condizioni per realizzare opere complesse, e l'*accordo quadro* (art. 59), con il quale un ente sceglie il proprio "partner d'affari" e a lui si lega per un massimo di quattro anni⁵.

Grande spazio è poi dedicato alle procedure elettroniche, come l'asta *on line*, ammessa peraltro per le sole commesse seriali e standardizzate con l'obiettivo di risparmiare tempo.

Allo stesso tempo, la pubblicazione *on line* dei bandi e degli avvisi consente un sostanziale risparmio nei tempi di apertura delle gare.

Oltre a ciò, sono punti di rilievo del Codice la rivisitazione della disciplina del *contraente generale* (art. 176), la previsione del responsabile unico anche per le forniture e i servizi e l'assegnazione aggiuntiva di compiti consultivi all'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici, la quale assume la nuova denominazione di *Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture* (art. 6, comma 1).

1.4. La rete stradale ed autostradale italiana

Alla fine del 2005 ANAS Spa gestiva direttamente 20.532 km di viabilità di competenza dello Stato e delle Regioni a statuto speciale, in cui rientrano autostrade a libero transito⁶.

Per quanto si riferisce specificamente alla rete autostradale italiana, questa alla fine del 2005 si estendeva per km. 6.532,8 ed era rappresentata da autostrade, tangenziali e trafori in concessione per un totale di km 5.623,5, da autostrade in gestione diretta ANAS per km. 890,3 e per il restante da autostrade a libera circolazione gestite direttamente da ANAS Spa.

Considerato che nel 1986 – anno di avvio del piano decennale ANAS – la rete autostradale italiana si estendeva per km. 5.815,9, se ne deduce che da allora, ossia nell'arco di venti anni, l'incremento è stato di (6.532,8 –

⁵ L'operatività di questi nuovi istituti è stata peraltro, ed è tuttora, sospesa.

⁶ Si tratta dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, delle Autostrade siciliane A19 Palermo- Catania e A29 Palermo-Mazara del Vallo e Alcamo-Trapani, del Grande raccordo anulare (GRA) di Roma e dell'autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino.

5.815,9 =) appena 716,9 km, pari al 13,8%, ossia poco più di 37 km l'anno. A fronte di tale basso volume di crescita delle autostrade italiane sta il maggior tasso di incremento del traffico autostradale, cresciuto tra il 1986 e il 2004 del 101,5% (traffico leggero: + 94,9%; traffico pesante: + 125,4%). Si tratta di un dato preoccupante, che non può essere spiegato unicamente con la congiuntura economica sfavorevole del più recente periodo, ma è evidentemente influenzato da altri fattori, tra i quali è da annoverare la scarsa capacità della linea politica fin qui seguita di coinvolgere il capitale privato su valide basi sinallagmatiche, tali cioè da contemporaneare le finalità lucrative degli investitori privati con l'interesse collettivo a disporre di una valida rete autostradale funzionale allo sviluppo economico del Paese. Basti tener conto, al riguardo, del dato significativo costituito dal volume degli investimenti realizzati da Autostrade per l'Italia, ossia dalla maggiore concessionaria italiana, volume che si colloca ben al di sotto di quelli previsti nell'atto concessorio, come è precisato in altra parte della Relazione (cfr. più avanti, § 5.3.3).

1.5. Il «federalismo stradale»

- 1.5.1. Il c.d. federalismo amministrativo, avviato dalla legge delega 15 marzo 1997 n. 59 (c.d. Bassanini uno) ed attuato con il d.lgs. 31 marzo 1998 n. 112, ha trovato riscontro anche nell'ambito delle competenze in materia di sistema viario.

All'attuazione del disposto dell'art. 98, comma 2, di quest'ultimo decreto ha infatti provveduto il d.lgs. 29 ottobre 1999 n. 461 per quanto si riferisce all'individuazione della rete stradale e autostradale nazionale, mentre il trasferimento di strade già di competenza statale al demanio delle Regioni è avvenuto in forza del dpcm del 21 febbraio 2000.

Sono successivamente intervenuti due dpcm del 21 settembre 2001, con i quali la rete stradale nazionale è stata definitivamente ridotta del 65 per cento⁷.

In conseguenza di tali trasferimenti si era peraltro creata una discontinuità della rete stradale tale da non consentire la gestione dei flussi di traffico in

⁷ Alla rete di competenza statale va aggiunta quella di competenza delle Regioni a statuto speciale Friuli V.G., Sicilia e Sardegna in pendenza della emanazione dei provvedimenti attuativi dei rispettivi statuti, talché ANAS Spa gestisce oggi complessivamente 20.216 km di strade e 316 km di raccordi autostradali.

condizioni di emergenza e la loro equilibrata distribuzione: a tale anomalia ha posto rimedio il dpcm 23 novembre 2004, pubblicato sulla G.U. n. 298 del 21 dicembre 2004, emanato a conclusione di un complesso iter che ha visto coinvolte la Conferenza Stato-Regioni e le competenti commissioni parlamentari.

A seguito di tali provvedimenti sono stati riclassificati come statali – e rientrano quindi nella competenza gestionale di ANAS Spa – ulteriori 590,7 km di strade.

- 1.5.2. Una più recente evoluzione del federalismo stradale è costituita dall'avvio di forme di partecipazione congiunta, in misura paritetica, di società di costruzione e gestione di autostrade da parte di ANAS e di società di capitali interamente partecipate da enti territoriali: il primo esempio è costituito dalla Concessioni autostradali lombarde Spa (CAL)⁸, seguito dalla Quadrilatero Marche-Umbria Spa⁹.

1.6. Il problema dell'autofinanziamento di ANAS Spa

Si è accennato più indietro (§ 1.1.) come ANAS Spa sia caratterizzata – peraltro non dissimilmente da altre società con capitale in mano pubblica – da una dipendenza pressoché totale dal bilancio dello Stato; il che trova conferma nel fatto di essere inserita, secondo i canoni Eurostat, nel perimetro della p.a. ai fini della contabilità pubblica¹⁰ e come tale ricompresa nel conto economico consolidato delle pubbliche amministrazioni.

Ed invero la Società non è stata ancora messa in condizioni di recepire ed attuare, in quanto impresa, le logiche di mercato.

Ciò che ha caratterizzato il momento di avvio del nuovo soggetto è stato in

⁸ La nuova società, costituita a Milano in data 19 febbraio 2007 con una partecipazione di ANAS Spa al 50% e per il restante 50% di Infrastrutture Lombarde Spa, interamente controllata dalla Regione Lombardia, avrà la qualità e le prerogative di ente concedente e procederà all'affidamento, ad uno o più concessionari, della realizzazione e della gestione di tre importanti autostrade collocate in territorio lombardo: Pedemontana, direttissima Brescia-Bergamo-Milano (Brebemi) e tangenziale Est esterna di Milano (Tem), un complesso di opere che comporterà investimenti sulla carta valutati in circa 8 miliardi di euro, con un forte contributo del *project financing*.

⁹ Costituita nel 2003 in compartecipazione di ANAS con Sviluppo Italia Spa con il fine di realizzare il collegamento autostradale Umbria e Marche con la A14 la Società Quadrilatero è stata interamente acquisita da ANAS nel dicembre 2006 per poi essere compartecipata nel marzo 2007 dalle Regioni Marche e Umbria, dalla Provincia di Macerata e dalla Camera di Commercio I.A.A. di Macerata (cfr. § 8.2.2).

¹⁰ Le regole previste da Eurostat per la fuoruscita dall'area della p.a. prevedono la copertura con ricavi commerciali di almeno il 50% dei costi di produzione e l'assunzione del rischio d'impresa per l'esercizio della propria attività istituzionale.

effetti il suo assoggettamento ad una situazione precostituita - particolarmente per quanto riguarda la rete delle concessionarie -, contrastante con il principio di concorrenza, asse portante della politica comunitaria.

In proposito va considerato che la convenzione di concessione stabilisce che, a fronte delle pubbliche funzioni svolte per la gestione della rete stradale e autostradale, deve essere assicurato ad ANAS il rimborso degli oneri sostenuti nel limite d'importo annualmente fissato dalla legge di bilancio, mentre per gli investimenti (manutenzione straordinaria e nuove opere) la stessa ANAS deve contare sulle risorse messe a disposizione dall'azionista a mezzo di aumenti di capitale per gli importi stabiliti dalla legge finanziaria.

A fronte di una così consistente copertura degli oneri per le attività istituzionali con somme provenienti dal bilancio dello Stato i ricavi propri della Società sono comunque assai esigui e si risolvono nei canoni di subconcessione, di uso e di accesso alla rete viaria, nei proventi pubblicitari ed in poche altre voci residuali.

Questa situazione, lungi dal decongestionarsi, nell'ultimo periodo si è consolidata ed anzi ulteriormente aggravata, tenuto conto della intervenuta riduzione degli investimenti pubblici per la gestione e gli interventi in forza delle due ultime leggi finanziarie (2005 e 2006), nell'ambito della manovra governativa finanziaria e di bilancio (cfr. il successivo § 6.2).

La Società, invero, non ha mancato di attivarsi sul terreno della ricerca di nuove vie, tali da favorire il suo progressivo distacco dal perimetro della p.a.; nuove vie che sono state individuate da un lato nella modifica del rapporto intercorrente tra ANAS Spa e Stato, con l'elevazione a veri e propri corrispettivi dei costi sostenuti per servizi resi allo Stato, e dall'altro nell'autonoma acquisizione di risorse economiche e finanziarie sul mercato per la realizzazione degli investimenti programmati, ad esempio con lo strumento del pedagiamento di una parte della rete stradale ed autostradale in gestione, ciò in funzione di autofinanziamento dei propri programmi di investimento.

In quest'ultima direzione va l'ipotesi, elaborata da ANAS Spa, della corresponsione da parte dello Stato del controvalore di pedaggi figurativi (c.d. *pedaggi ombra*), sulla base dell'accertato livello di traffico a tariffe di mercato. E nella medesima direzione va, più concretamente, la destinazione ad ANAS di una parte degli incrementi delle tariffe autostradali in vigore nel

2007.

In realtà la ridotta autonomia finanziaria della Società trova spiegazione in due fattori di pari rilievo sostanziale.

Da una parte, invero, essa può essere considerata il prodotto di una visione distorta del rapporto che lega la Società stessa allo Stato ove si tenga conto del fatto che, a seguito della privatizzazione dell'ente economico ANAS e della stipula della convenzione del 2002, le assegnazioni di risorse provenienti dal bilancio dello Stato di fatto hanno perduto la connotazione di trasferimenti erogati per il funzionamento di una struttura servente di mera erogazione per acquisire quella di un vero e proprio corrispettivo contrattuale, sinallagmaticamente correlato a prestazioni rese da ANAS allo Stato committente.

D'altra parte è anche vero che essa è stata fin qui influenzata, almeno in una certa misura, dall'assenza, in seno alla Società, di una incisiva politica dell'entrata da attuare mediante la soluzione dell'annoso problema dell'abusivismo esistente nel campo degli accessi dei privati al sistema viario – per il quale manca una mappatura aggiornata ed informatizzata -, con conseguenti ridotti introiti a titolo di licenze e concessioni, e nella mancata valorizzazione sia del patrimonio immobiliare strumentale alle proprie attività, del quale si sconosce la reale entità, sia della stessa rete viaria mediante un'appropriata messa a profitto degli spazi pertinenziali e contigui alle sedi stradali destinati ad insediamenti commerciali, industriali, turistici ed alberghieri (c.d. "cattura di valore").

1.7. Dupliche ruolo di ANAS Spa quale concessionaria-concedente e controllore-controllato

- 1.7.1. La posizione di ANAS nel vigente quadro normativo ha continuato ad essere caratterizzata, nell'esercizio 2005, da una pluralità di ruoli, tenuto conto che la Società, chiamata a gestire il patrimonio stradale ed autostradale dello Stato quale concessionaria del Ministero delle infrastrutture, esercita i suoi compiti non soltanto conferendo opere di costruzione e gestione di autostrade a società concessionarie, ma, in alcuni casi, partecipando anche minoritariamente al capitale di società autostradali, con la conseguenza che essa in tali casi è venuta a trovarsi nella duplice veste di concedente rispetto ad un concessionario del quale possiede una partecipazione e di controllore rispetto ad un soggetto da

essa partecipato.

In più essa è stata chiamata a svolgere un'attività di controllo sulle concessionarie, pur essendo la sua stessa gestione soggetta al potere di "indirizzo, controllo e vigilanza tecnica ed operativa", conferito dalla convenzione del 2002 al Ministero delle infrastrutture.

E ciò senza dire che nei limitati casi suindicati, laddove ANAS eroga contributi e definisce le tariffe, essa viene a trovarsi, nel medesimo tempo, nella duplice posizione di promotrice di attività finalizzate allo sviluppo delle infrastrutture autostradali e di destinatario (quale socio di minoranza) di tali misure.

1.7.2. Nelle ultime relazioni la Corte non ha mancato di soffermarsi sulle problematiche connesse ad una tale sovrapposizione di ruoli differenziati¹¹. Per quanto riguarda il primo aspetto (concessionario-concedente), appare come un'indubbia anomalia il fatto che il Ministero delle infrastrutture, quale organo dello Stato detentore del potere concessorio – esercitato oltre tutto proprio nei confronti di ANAS Spa con la convenzione del 2002 – riconosca lo stesso potere, in modo illimitato ed incondizionato, in capo al soggetto titolare della originaria concessione.

Al riguardo si osserva che è ben vero, come sostenuto dall'Avvocatura dello Stato con parere reso nel luglio 2004, che nella veste di concedente (*rectius*: sub-concedente) la Società agisce quale "braccio operativo del Ministero", chiamato come tale a realizzare i fini generali dello Stato, e non interessi propri di impresa, ma tuttavia, resta fermo il fatto che il Ministero delle infrastrutture, soggetto primo concedente, ha comunque trasferito ad ANAS Spa, con la convenzione del 2002, un potere estremamente ampio in materia di concessioni autostradali, pur se mitigato dalla funzione ministeriale di vigilanza sull'operato della Società e di approvazione delle concessioni, fermi i compiti regolatori attribuiti al CIPE.

Più di recente, poi, va imponendosi il diverso modello della costituzione di società miste costituite con la partecipazione in parte dello Stato, in parte – direttamente o indirettamente – di enti territoriali (cfr. *ultra*, cap. 8), investite esse stesse di poteri concessori di opere autostradali, il che vale ad introdurre sull'argomento problematiche nuove.

Quanto alla seconda delle cennate duplicazioni di ruoli nei suoi diversi

¹¹ Cfr. il § 6.17 della Relazione sulla gestione 2003 ed il § 2.14 della Relazione sulla gestione 2004.

aspetti, quella cioè di controllore-controllato, essa presenta indubbi criticità - pur se mitigate dalla partecipazione minoritaria al capitale -, tenuto conto del fatto che la titolarità di funzioni di controllo sulle concessionarie dà luogo ad una situazione che, in special modo nei confronti delle partecipate, si è presentata quanto meno non coerente con il vigente sistema, il quale con la privatizzazione di ANAS ha inteso ritagliare a quest'ultima una funzione di presenza attiva sul mercato, talché l'attribuzione di compiti aggiuntivi di regolazione del sistema e di controllo sulle concessionarie e sulle partecipate ha finito per creare situazioni conflittuali che sarebbe invece opportuno evitare.

A tale discrasia ha successivamente inteso porre rimedio l'art. 1, comma 1023, della legge finanziaria 2007, imponendo "l'autonomia e la piena separazione organizzativa, amministrativa, finanziaria e contabile" delle attività di ANAS Spa "volte alla vigilanza e controllo sui concessionari autostradali, anche attraverso la costituzione di apposita società" con capitale nelle mani del MEF.

In precedenza, peraltro, la Società, con deliberazione consiliare adottata nella seduta del 25 ottobre 2006, aveva intestato l'attività di controllo sulle concessionarie ad apposito Ispettorato posto, nell'organigramma societario, alle dirette dipendenze del Presidente-Amministratore delegato, come si dirà più dettagliatamente più avanti (§§ 3.2.5 e 5.8.5).

1.8. La Legge obiettivo ed i connessi provvedimenti attuativi

L'esigenza, manifestata al livello politico, di accelerare la realizzazione delle grandi infrastrutture e consentire l'apertura dei cantieri in tempi rapidi attraverso la revisione degli ordinari processi di decisione e autorizzazione dei progetti ha portato all'emanazione della legge 21 dicembre 2001 n. 443, meglio nota come Legge obiettivo, di delega al Governo in materia di infrastrutture, insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive.

Finalità specifiche della Legge obiettivo sono la "celere realizzazione di infrastrutture di interesse strategico per il nostro Paese" e degli "insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese", stimolandone il potenziale di crescita anche attraverso la partecipazione di capitale privato e nel contempo concentrando le risorse finanziarie su progetti

infrastrutturali prioritari, sulla base di principi innovativi introdotti con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) del 2001.

La Legge obiettivo si propone di realizzare le anzidette finalità attraverso la revisione delle attività programmatorie mediante l'individuazione delle opere strategiche, nonché dei processi autorizzativi e delle modalità di realizzazione con lo strumento del *project financing*, diretto a finanziare e realizzare, con il concorso del capitale privato, le infrastrutture e gli insediamenti produttivi.

Il primo programma di opere strategiche da eseguire nell'ambito applicativo della Legge obiettivo è stato definito dal CIPE con deliberazione n. 121/2001, seguita dal d.lgs. n. 190/2002, finanziato con la L.F. 2003, il quale ha dettato le procedure semplificate per la sua attuazione.

Successivamente sono intervenuti:

- a) la legge n. 166/2002, la quale ha previsto il *project financing* di grandi opere, alle quali la L.F. 2005 ha successivamente destinato 450 mln di euro;
- b) il d.lgs. 4 settembre 2002 n. 198, finanziato con la L.F. 2004 (5 mln di euro per il 2004, 7 mln per il 2005 e 10 mln per il 2006, destinati alla progettazione e realizzazione delle opere, deliberate dal CIPE, di integrazione del Passante di Mestre con il territorio delle comunità locali);
- c) il decreto interministeriale n. 5279 del 20 marzo 2003, istitutivo, in attuazione dell'art. 13 della legge n. 166/2001, di conferenze di servizi;
- d) il d.lgs. n. 67/2003, concernente, in attuazione della direttiva 2001/78/CE, lo schema di contratto di finanziamento;
- e) il d.lgs. n. 9 del 10 gennaio 2005, avente ad oggetto la disciplina dei bandi di gara e dei commissari straordinari per le opere pubbliche.

Nel corso del 2005 lo stesso CIPE ha approvato numerosi provvedimenti concernenti l'esecuzione di opere di adeguamento e perfezionamento del sistema stradale ed autostradale italiano¹².

Peraltro le difficoltà finanziarie incontrate dalla Società nel corso degli anni 2005 e 2006 hanno in parte vanificato l'attuazione del programma inserito nella legge obiettivo, come più diffusamente si dirà più avanti (cfr. § 6.7).

¹² Tra essi si evidenziano quelli concernenti il Passante di Mestre, l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, il Raccordo autostradale A4-Val Trompia ed il Raccordo autostradale tra l'A15 della CISA-e l'A22 del Brennero.

1.9. Il piano decennale della viabilità

In base alla Convenzione ANAS Spa predisponde *piani pluriennali di viabilità* di durata decennale che individuano gli obiettivi strategici per la gestione, il miglioramento, la manutenzione e l'incremento della rete nazionale.

Con una direttiva del 1° agosto 2003, emessa ai sensi dell'art. 4 della Convenzione di concessione, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha definito i contenuti, gli obiettivi e le priorità del nuovo Piano decennale della Viabilità 2003-2012.

Esso include:

- a) le opere rientranti nel Piano triennale 2002-2004 e nel Programma straordinario 2003 e non ancora avviate;
- b) la programmazione delle opere strategiche di rilevanza nazionale rientranti nella Legge obiettivo e definite con deliberazione del CIPE del 21 dicembre 2001;
- c) gli accordi di programma e le intese con le Regioni rientranti in un quadro certo e condiviso di priorità di adeguamento dei sistemi stradali;
- d) gli assi prioritari d'intervento del "quadro comunitario di sostegno" dell'UE;
- e) gli interventi autostradali previsti nei piani finanziari allegati alle vigenti convenzioni revisionate stipulate tra ANAS Spa e società concessionarie.

Il Piano relativo al decennio 2003-2012 è stato redatto individuando per ciascuna opera il rispettivo costo allo stato attuale della progettazione ed i finanziamenti eventualmente disponibili.

Esso comprende altresì interventi per circa 7 miliardi di euro finalizzati alla manutenzione straordinaria ed alla messa in sicurezza della rete relativi alle opere di competenza di ANAS Spa, mentre gli analoghi interventi per la rete autostradale in concessione sono a carico delle concessionarie.

1.10. Il contratto di programma

Ai sensi dell'art. 5 della convenzione di concessione, il Ministero delle infrastrutture, di concerto con il Ministero economia e finanze, stipulano un contratto di programma di durata non inferiore a tre anni sulla base delle previsioni dei Piani di viabilità, con il quale "sono individuati gli obiettivi perseguiti per la gestione, il miglioramento, la manutenzione e l'incremento della rete stradale e autostradale di interesse nazionale, entro il

limite costituito dalle risorse finanziarie stabilite con la legge finanziaria e di bilancio e con le altre leggi di spesa”.

Il contratto è aggiornabile e rinnovabile anche annualmente a seguito di verifica della sua attuazione su base annuale.

Con il contratto di programma la Società si è impegnata a fornire al Ministero infrastrutture informazioni riguardanti:

- l’attualità e la fattibilità ovvero l’assunzione di iniziative correttive;
- i dati relativi agli indici di qualità ed al pedaggio applicato per la valutazione dei parametri tariffari;
- il *budget* annuale;
- le schede trimestrali e una relazione annuale sullo stato di avanzamento finanziario, procedurale e fisico dei singoli interventi;
- una relazione annuale sugli andamenti gestionali al 30 giugno;
- la comunicazione di eventuali disfunzioni, impedimenti o ritardi nell’attuazione degli interventi programmati;
- la segnalazione degli interventi per i quali siano venute meno le condizioni del bilancio d’esercizio entro un mese dalla sua approvazione;
- le informazioni sulle partecipazioni azionarie detenute.

Il primo contratto di programma ha riguardato il triennio 2003-2005 ed è stato seguito da un atto integrativo valido per il quadriennio 2005-2008¹³.

Mentre sul contratto anzidetto si riferisce dettagliatamente più avanti (§ 6.1.1), merita segnalare che la L.F. 2007 al comma 1018 impone ad ANAS la predisposizione di un nuovo piano economico-finanziario, valido per tutta la durata della concessione.

1.11. Esercizio dei poteri di vigilanza, controllo e indirizzo da parte del Ministero delle infrastrutture

Come già accennato più sopra, il Ministero delle infrastrutture è chiamato ad esercitare nei confronti di ANAS Spa, ai sensi dell’art. 7 della convenzione di

¹³ Tale atto integrativo trae origine dalla L.F. 2006, laddove questa, attuando una drastica riduzione rispetto agli anni precedenti, fissò per ANAS in 100 milioni di euro lo stanziamento per investimenti da realizzare nell’anno di riferimento, peraltro nulla prevedendo per gli esercizi 2007-2008, e in 282 milioni di euro lo stanziamento di parte corrente. Alla luce della sostanziale incertezza del quadro economico e finanziario di riferimento che di fatto impediva una puntuale e attendibile attività programmatica, ritenne, contrariamente a quanto previsto dall’art. 5 della Convenzione di concessione (stipula di un contratto di programma di durata non inferiore a tre anni), di procedere esclusivamente alla stipula di un «Atto integrativo al 1° Contratto di Programma 2003-2005» che definisse le modalità di impiego delle risorse finanziarie su base annuale. La stesura finale dell’Atto è avvenuta nei primi giorni del 2007, a seguito di vari solleciti da parte di ANAS al Ministero delle Infrastrutture ed al Ministero dell’Economia.

concessione del 2002, "funzioni di indirizzo, controllo, vigilanza tecnica ed operativa sulla base delle norme legislative vigenti e procedure di settore applicabili".

Mentre nell'esercizio di riferimento non è stato fatto uso, da parte del Ministro *pro tempore* delle infrastrutture e trasporti, del potere di indirizzo che la convenzione gli assegna, quanto invece all'attività di vigilanza l'apposita struttura ministeriale (Dipartimento Infrastrutture e Regolazione dei lavori pubblici, D.G. Strade e Autostrade) ha reiteratamente indirizzato alla Società – in modo più frequente e sistematico a partire dall'anno 2006 – puntuali quesiti sui vari aspetti gestionali, sia richiamandosi alle osservazioni formulate dalla Corte dei conti nelle sue annuali relazioni al Parlamento e dal Collegio sindacale nei verbali di adunanza, sia, su singoli punti¹⁴, facendo riferimento alle norme di legge ed al testo della convenzione, quesiti rimasti in gran parte senza riscontro.

Al riguardo si invita la Società ad assecondare con puntualità e continuità il Ministero nell'esercizio dei compiti di vigilanza e controllo che la convenzione gli assegna.

1.12. Ruolo ed attività dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, forniture e servizi

1.12.1. Il ruolo dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, forniture e servizi¹⁵ è essenzialmente, per quanto qui interessa, quello di un qualificato ed autorevole osservatorio nel campo della spesa per lavori pubblici, mirante a garantire l'osservanza della normativa, la regolarità delle procedure e l'economicità gestionale.

Si tratta, pertanto, di un ruolo del tutto esterno all'attività della Società,

¹⁴ Tra gli aspetti gestionali richiamati in sede di vigilanza figurano lo sbilancio finanziario del 2006, la situazione dei lavori in corso ed in particolare il ricorso alle perizie suppletive, l'accesso del Ministero alla banca dati informatica della Società (art. 7 della convenzione), il contenzioso, l'obbligo sancito dalla stessa convenzione di invio al Ministero della relazione semestrale sulla gestione societaria, l'aggiornamento della Carta dei servizi ed il monitoraggio dei servizi qualitativi e la situazione del personale in relazione alla vertenza sindacale su presunte carenze di organico.

¹⁵ Prevista dalla legge 11 febbraio 1994, n. 109, c.d. "Legge Merloni", l'Autorità è organismo collegiale il quale, dopo essere rimasto a lungo "congelato", è entrato in funzione con l'approvazione della terza versione della "Legge Merloni", la legge 18 novembre 1998, n. 415. A tal fine essa si è data una propria organizzazione ed i regolamenti per il proprio funzionamento nelle varie strutture nelle quali si articola (Segreteria tecnica, Osservatorio e Servizio ispettivo).

Per il raggiungimento delle sue finalità istituzionali la legge attribuisce all'Autorità anche il potere di investire gli organi di controllo interno delle varie amministrazioni che potranno intervenire per correggere i comportamenti irregolari segnalatigli, nonché il potere di investire gli organi giudiziari, sia della Magistratura penale che di quella contabile, per interventi di carattere repressivo qualora non abbiano funzionato i sistemi correttivi.

comunque utile ad una maggiore comprensione dei fatti gestionali di ANAS, e ciò anche a motivo degli apporti tecnici e professionali di cui l'Autorità dispone e può quindi valersi.

Tra gli atti più recenti dell'Autorità in materie inerenti ai fini statutari della Società ed all'oggetto della convenzione del 2002 si evidenziano in particolare:

- a) indagine, conclusa con una relazione datata 26 maggio 2006, relativa all'attuazione delle disposizioni contenute nella convenzione 4 agosto 1997 e successivi atti aggiuntivi tra ANAS e Società Autostrade;
- b) indagine, conclusa con una relazione datata 9 giugno 2006, sul progetto di fusione di Autostrade Spa con Abertis Sa (per una più dettagliata esposizione cfr. *ultra*, § 5.14.3);
- c) indagine, conclusa con una relazione datata 18 ottobre 2006, relativa alle convenzioni autostradali stipulate tra ANAS Spa e otto società sub-concessionarie;
- d) indagine, conclusa con una relazione del novembre 2006, avente ad oggetto lo stato di attuazione dei piani finanziari delle concessioni autostradali.

1.12.2. L'attuale assetto in materia di vigilanza su ANAS Spa e sull'attività posta in essere sia da quest'ultima, sia dalle società sub-concessionarie di ANAS in materia di costruzione e gestione di autostrade e l'esercizio delle competenze da parte dell'Autorità di vigilanza hanno portato ad una serie di interventi da parte dei soggetti e degli organi che ne hanno la titolarità (Ministero delle infrastrutture, Autorità di vigilanza e l'apposito Ispettorato della stessa ANAS) che rischiano di incidere negativamente sulla esplicazione delle rispettive funzioni.

In proposito va considerato che la vigilanza ministeriale trova giuridico fondamento nella convenzione concessoria del 2002, la quale peraltro ne costituisce anche il limite, talché essa da un lato appare irrinunciabile, essendo sottesa alla realizzazione del pubblico interesse, e dall'altro non potrebbe esorbitare dalle previsioni contrattuali senza incorrere in una forma di co-amministrazione, estranea al sistema normativo e pattizio che l'ha introdotta.

Diverso si presenta il campo di azione dell'Autorità di vigilanza, il quale ha bensì specifico riguardo, per quanto qui interessa, ai pubblici contratti di

lavori posti in essere da ANAS oltre che dalle sub-concessionarie di quest'ultima, ma tende ad allargare le sue indagini ad aspetti ulteriori rispetto alla corretta osservanza delle norme in materia di appalti, quali la funzionalità dell'azione svolta, le vicende societarie delle sub-concessionarie ed i meccanismi tendenti a mantenere l'equilibrio sinallagmatico nei rapporti tra ANAS e le stesse sub-concessionarie.

Quest'ultimo, peraltro, ad un diverso livello, è anche il terreno di azione della speciale struttura interna ad ANAS – alla quale il legislatore con il disposto dell'art. 1, comma 1023, della finanziaria 2007 indica in alternativa, come si è detto, la costituzione di una società *ad hoc* -, istituita nel corso del 2006 nella forma di Ispettorato investito di poteri di vigilanza e controllo sulle concessioni autostradali quale funzione autonoma, separata dalla struttura societaria e posta alle dirette dipendenze del Presidente.

L'Ispettorato, in particolare, svolge compiti di controllo amministrativo-gestionale sui piani finanziari, sui lavori autostradali e sulle strade e autostrade affidate in concessione in completa autonomia rispetto alle ulteriori attribuzioni di ANAS Spa.

L'indipendenza dell'Ispettorato risulta ulteriormente supportata dalla previsione di una dotazione finanziaria rappresentata da una quota-parte del sovrapprezzo sui pedaggi corrisposti per legge dalle società concessionarie.

2. Organi statutari e sistema di governance

2.1. Lo Statuto

L'Assemblea, ordinaria e straordinaria, riunitasi il giorno 2 agosto 2005, oltre ad approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2004, ha apportato anche alcune modifiche allo Statuto della Società tra le quali emergono:

- l'approvazione della proposta di aumento del capitale sociale dell'ANAS S.p.A. da € 250.000.000,00 ad € 2.269.892.000,00, interamente versato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze quale azionista unico;
- i requisiti che debbono possedere tutti coloro che assumeranno la carica di amministratore della Società, il difetto dei quali determina la decadenza della carica;
- le attribuzioni gestionali agli amministratori con e senza deleghe esecutive.

2.2. Gli organi sociali

L'Assemblea

Nel corso del 2005 l'Assemblea ha tenuto n. 2 adunanze aventi ad oggetto adempimenti statutari.

Nel 2006 l'Assemblea si è riunita una sola volta per la nomina del nuovo vertice societario e per l'approvazione del bilancio 2005 (peraltro rinviata ed intervenuta soltanto in data 6 aprile 2007) per i motivi che di seguito saranno specificati.

Il Presidente

A partire dal mese di dicembre 2005 il Presidente della Società ha assommato in sé anche le funzioni di amministratore delegato, giusta deliberazione del CdA ricettiva di precise indicazioni del Ministero dell'economia e finanze.

In precedenza ai singoli consiglieri erano attribuite deleghe su specifiche materie ovvero per aree geografiche.

Il nuovo Presidente, insediatosi con il nuovo Cda nell'adunanza del 27 luglio 2006, ha successivamente assunto anche le funzioni di Direttore generale attribuitegli dal Cda nella seduta del 21 settembre 2006.

Il Consiglio di Amministrazione

La Società è amministrata da un Consiglio di amministrazione composto dal Presidente e da quattro membri¹ eletti dall'Assemblea su designazione del Ministro delle Infrastrutture ai sensi dell'art. 7, comma 6, del d.l. 8 luglio 2002 n. 138, convertito nella legge 8 agosto 2002 n. 178 (art. 15, comma 1, dello Statuto).

A termini di Statuto (art. 15, comma 2) tutti gli amministratori, tra cui il Presidente, sarebbero dovuti durare in carica fino all'approvazione del bilancio 2006 (mentre nelle successive composizioni la durata dell'organo è fissata in un triennio).

In realtà l'azionista unico in sede di Assemblea ha anticipato il rinnovo del Cda provvedendo alla nomina del nuovo Presidente e dei quattro Consiglieri di amministrazione.

Nel corso del 2005 il Cda, nella precedente composizione, aveva complessivamente tenuto n. 18 adunanze.

Il Collegio sindacale

Il Collegio Sindacale, composto di tre membri oltre a due supplenti, esercita la funzione di vigilanza di cui all'art. 2403 cod. civ. La revisione contabile è rimessa ad una società di revisione.

Tutti i Sindaci, compreso il Presidente, nominati in sede di prima assemblea in conformità alle previsioni dell'art. 7, comma 12, del d.l. 8 luglio 2002 n. 138, convertito con modificazioni nella legge 8 agosto 2002 n. 178, durano in carica fino all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio sociale 2006².

Nel corso del 2005 il Collegio sindacale ha complessivamente tenuto n. 49 sedute, dedicate all'esame dei provvedimenti posti all'o.d.g. del Cda ed in particolare:

- a) dei provvedimenti adottati dalle Direzioni nelle quali si riparte la struttura aziendale (cfr. § 3.1 e ss.);
- b) degli esiti dei numerosi sopralluoghi compiuti nelle sedi periferiche collegialmente ovvero dai singoli sindaci su delega del Collegio;

¹ I consiglieri devono essere scelti secondo criteri di professionalità e competenza tra persone che abbiano maturato un'esperienza complessiva di almeno un triennio attraverso l'esercizio di attività presso imprese o enti pubblici ovvero di insegnamento universitario (ivi, art. 15, comma 4).

² I sindaci nominati successivamente durano in carica tre esercizi e scadono alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio del loro mandato. Tutti i sindaci sono rieleggibili (art. 21.2 Statuto).

c) di aspetti di varia natura (finanziaria, organizzativa, contabile ecc.) riguardanti la regolarità della conduzione aziendale e l'adeguatezza degli assetti organizzativi, amministrativi e contabili, in ossequio al disposto dell'art. 2403 cod. civ.

Il Collegio ha, inoltre, avuto periodici incontri con i rappresentanti della società di revisione e con i dirigenti responsabili delle varie aree funzionali della Società, nel corso dei quali sono stati esaminati, per quanto di competenza, i principali temi della gestione societaria, ed ha approfondito varie questioni di rilievo economico, finanziario e patrimoniale.

2.3. La corporate governance

2.3.1. A distanza di quattro anni dalla sua costituzione in società per azioni in mano pubblica (cfr. § 1.1) l'ANAS, anteriormente al settembre 2006, non aveva ancora trovato un definitivo assetto di *governance* conforme alla sua nuova configurazione in senso societario; aspetto, quest'ultimo, ben distinto da quello della pressoché totale dipendenza della Società dal bilancio dello Stato.

All'atto della costituzione, invero, il CdA si era orientato verso l'affidamento ai singoli componenti di "deleghe" in materie di larga estensione (tutti gli affari concernenti la programmazione, la progettazione o i lavori, ovvero in materia di affari generali, di risorse umane e di aspetti legali) ovvero per aree geografiche (tutte le problematiche relative al quadrante nord-occidentale o a quello lombardo e nord-orientale), in ciò peraltro ponendosi in una posizione di contrasto con l'opposto orientamento dell'azionista³.

Ed in effetti l'art. 2389 cod. civ. consente l'attribuzione ai singoli amministratori di "particolari cariche", tra le quali appare peraltro quanto mai dubbio che possano rientrare deleghe generiche come quelle sopra riportate, le quali oltre tutto avevano dato luogo ad un apparato di gestione parallelo e sovrapposto a quello proprio della struttura operativa, rappresentato dalle direzioni centrali, con una chiara prevaricazione del ruolo degli amministratori, chiamati ad un'attività decisionale e non certo gestionale.

Successivamente il Cda, nell'adunanza del 1° dicembre 2005, recependo anche precise indicazioni del MEF - il quale aveva invitato la Società a

³ Nota del MEF n. 70900 del 25 luglio 2003.

rivedere il sistema di *governance* adottato -, ha revocato ai consiglieri tali deleghe.

Conseguentemente è stato abbandonato il precedente sistema di *governance* a favore di quello fondato sull’attribuzione della responsabilità di amministratore al solo Presidente della Società.

Carenze si erano altresì palesate, peraltro, nella *governance* societaria intesa in una più ampia accezione, comprendente anche l’azione della Direzione generale e della dirigenza della struttura centrale.

Mentre infatti la funzione caratteristica dell’organo dirigenziale generale si era pienamente saldata, nel più recente periodo, con l’azione propria dell’organo consiliare, ed in particolare con la figura del Presidente-amministratore delegato, una frattura è stato dato percepire nell’interazione tra la Direzione generale e le Direzioni centrali.

Un significativo segnale esteriore di tale frattura era costituito dalla inesistenza di un sistema informativo meccanizzato unitario, indispensabile per favorire l’unitarietà di azione della struttura centrale della Società a fronte degli impegni da questa assunti con l’Autorità di Governo attraverso la convenzione concessoria ed i contratti pluriennali di programma, oltre che del suo diretto inserimento nel mercato.

In effetti ciascuna direzione centrale ha continuato ad operare nell’ambito della preesistente impostazione basata sui propri ambiti di “competenza” settoriale, in più munita di un proprio sistema informatico; una situazione, quest’ultima, che è stata causa di incomunicabilità, sul piano informatico, tra direzioni centrali e che attualmente è da ritenere superata a seguito dell’avvio, a partire dal 1° gennaio 2007, del sistema informatico centralizzato SAP, particolarmente idoneo a soddisfare le sopra evidenziate esigenze di unitarietà nella conduzione aziendale.

- 2.3.2. Nelle adunanze del 26 settembre e del 27 ottobre 2006 il Cda ha deliberato un nuovo assetto di *governance*, affidando le funzioni di Direttore generale al Presidente-Amministratore delegato e suddividendo la struttura della Società in tre macro-aree, ritenute più consone ad una impostazione in senso aziendale della Società, la prima competente per l’area tecnica, la seconda per quella legale e patrimoniale, la terza per quella amministrativa e finanziaria.

2.4. Compensi degli organi

Presidente

Ai sensi della delibera assembleare del 19 dicembre 2002, nell'esercizio 2005 il Presidente ha beneficiato di un compenso annuo di euro 41.000.

Inoltre, in forza di una delibera consiliare emanata ai sensi dell'art. 2389 cod. civ., al Presidente è stato attribuito - nel corso e fino alla cessazione del suo mandato (luglio 2006) - un ulteriore compenso costituito da due parti: una fissa di euro 300.000 ed una variabile, correlata al raggiungimento degli obiettivi prefissati quale amministratore delegato, di euro 150.000.

Consiglieri

Ai sensi della menzionata delibera assembleare del 19 dicembre 2002 ai componenti del Consiglio di amministrazione è attribuito un compenso annuo di 41.000 euro.

Nel corso del 2005 ai Consiglieri è stato altresì attribuito un compenso di euro 140.000 in quanto titolari delle deleghe di cui si è detto (cfr. retro § 2.3); compenso successivamente soppresso a decorrere dal 1° dicembre 2005, data in cui i Consiglieri hanno rimesso le deleghe.

Collegio Sindacale

Ai sensi della menzionata delibera assembleare del 19 dicembre 2002 al Presidente del Collegio Sindacale è stato attribuito un compenso annuo di euro 62.000, ai Sindaci di euro 41.000.

- 2.4.1. Di seguito si riporta una tabella riepilogativa di entità e composizione degli emolumenti attribuiti agli organi sociali nel corso del 2005 e fino al 20 luglio 2006.

Compensi degli organi sociali in carica fino al 20.7.2006

Cariche sociali	Compenso civilistico	Compenso consiliare (parte fissa)	Compenso consiliare (parte variabile)	Totale
Presidente	41.000	300.000	150.000	491.000
Componente del CdA	41.000	(*) 140.000	=	181.000
Presidente del Coll. Sind.	62.000	=	=	62.000
Componente del Coll. Sind.	41.000	=	=	41.000

(*) Compenso soppresso a decorrere dal 1° dicembre 2005.

2.4.2. Fino al 20 luglio 2006 per la partecipazione alle singole sedute del CdA e del Collegio sindacale ai componenti degli organi sociali è stato corrisposto un gettone di presenza di euro 500, nonché un'indennità di missione di giornalieri euro 300.

Il gettone, esteso anche al Magistrato delegato della Corte, è stato successivamente soppresso, non avendolo l'Azionista confermato nell'Assemblea del 20 luglio 2006, in sede di definizione dei compensi ex articoli 2389 e 2402 del codice civile.

2.5. **Carte di credito**

Anche per l'esercizio 2005 la Società ha messo a disposizione del Presidente e dei componenti del Cda l'uso di carte di credito nominative emesse dall'istituto bancario concessionario del servizio di tesoreria, da utilizzare per scopi istituzionali e nei limiti di apposito regolamento interno, a termini del quale la carta può essere utilizzata per spese di trasporto, vitto e alloggio, di viaggio, per il pagamento di pedaggi autostradali, per il noleggio e la custodia di automezzi, per il rifornimento di carburante degli automezzi propri o noleggiati e per spese di rappresentanza strettamente connesse al ruolo istituzionale.

I titolari della carta hanno l'obbligo di consegnare alla segreteria della D.C. Amministrazione, Strategie e Finanza la relativa documentazione giustificativa (fatture e ricevute fiscali rilasciate dai fornitori di beni e servizi) entro 15 giorni dal ricevimento dell'estratto conto, con facoltà, attribuita al Presidente della Società, di revoca della carta nel caso di mancato rispetto dei vincoli ed obblighi derivanti dal menzionato regolamento.

Tenuto conto che di tali carte hanno beneficiato anche il Direttore generale e i Dirigenti preposti agli uffici centrali della Società, sulla relativa spesa complessiva si riferisce nel successivo capitolo, dedicato alla struttura aziendale (§ 3.5), al quale pertanto si fa rinvio.

E' comunque da precisare che di simili carte di credito aziendale non beneficiano attualmente i componenti del Cda rinnovato nel luglio 2006, essendo le erogazioni a loro favore limitate all'indennità annua ed al trattamento di missione.

3. La struttura aziendale e le risorse umane

3.1. La struttura aziendale

La Società è connotata da una struttura centrale, comprendente le funzioni di staff e di servizio alle dirette dipendenze del Presidente Amministratore delegato e le direzioni centrali operative, e da una estesa e capillare struttura periferica, facente capo a n. 21 Compartimenti ed a n. 5 Uffici speciali.

3.2. La struttura centrale

3.2.1. Nell'adunanza tenutasi in data 16 febbraio 2005 il CdA allora in carica – successivamente cessato dalle sue funzioni nel luglio 2006 - aveva deliberato una nuova struttura aziendale della Società, costituita:

- dal Direttore generale¹ e dagli uffici che direttamente ne dipendono, quali l'Ufficio risorse umane e organizzazione, l'Ufficio Pianificazione e Controllo, l'Ufficio affari societari e partecipazioni, l'Ufficio sistemi informativi, nonché la Direzione Centrale per il coordinamento delle iniziative di *project financing*, quest'ultima istituita dal CdA nell'adunanza del 15 marzo 2005;
- da uffici direttamente dipendenti dal Presidente e Amministratore delegato, quali: il Segretario Generale, la Segreteria Tecnica, la Direzione Centrale per gli affari legali, la Direzione Centrale per le relazioni esterne e la comunicazione, l'Ufficio *Internal Auditing* e l'Ufficio per gli affari internazionali;
- dalle Direzioni Centrali competenti per le aree: Affari generali e Patrimonio; Amministrazione, Strategie e Finanza; Programmazione e Progettazione; Autostrade e Trafori; Lavori; Grandi Infrastrutture del Mezzogiorno.

3.2.2. Successivamente, con deliberazione adottata nella seduta del 25 ottobre 2005, lo stesso Cda aveva conferito al Direttore generale, ai sensi dell'art. 24 dello Statuto, i "compiti di organizzazione funzionale ed amministrativa della Società, di coordinamento e controllo di tutte le Direzioni e degli uffici

¹ A seguito delle dimissioni per fine mandato del Direttore Generale in carica fino al 15 novembre 2005, il CdA, nella riunione del 26 luglio 2005, ha provveduto alla nomina del nuovo Direttore Generale con decorrenza da tale data, poi anticipate e formalizzate nella riunione del CdA del 25 ottobre 2005. Successivamente in data 21 giugno 2006 il Direttore Generale in carica in precedenza ha rassegnato le proprie dimissioni, divenute esecutive dal 1° settembre 2006.

centrali e periferici ad eccezione di quelli - sopra esplicitati - posti alle dirette dipendenze del Presidente”, nonché compiti di “supporto e collegamento dei rapporti tra la struttura e il Presidente e/o il Cda”.

In questo ambito il DG è stato ritenuto “responsabile dell’attività gestionale a lui affidata” e legittimato “ad impartire le proprie disposizioni necessarie e conseguenti, atte a garantire il corretto funzionamento della struttura”.

Contestualmente seguiva una dettagliata esplicitazione dell’ampia gamma dei poteri rimessi alla competenza del DG, tra i quali rientrano:

- a) l’approvazione dei progetti di lavori, la stipula dei contratti d’importo non superiore ad euro 25 milioni, l’affidamento di incarichi di progettazione d’importo non superiore ad euro 100 mila, consentire proroghe per l’esecuzione di lavori, sottoscrivere convenzioni ed accordi che impegnino la Società in misura non superiore ad euro 500 milioni;
- b) la gestione delle risorse umane, l’assunzione di personale a tempo determinato, l’avvio e l’istruttoria di procedimenti disciplinari a carico del personale dirigente;
- c) il potere di transigere e conciliare vertenze giudiziali e stragiudiziali entro il limite di valore di euro 500 mila, di stipulare contratti di finanziamento, di mutuo e di anticipazione di credito, di rilasciare cauzioni, fideiussioni e garanzie anche reali, di stipulare contratti di conto corrente, di disporre il pagamento di imposte, tributi e contributi, di incassare mandati, bonifici ed assegni, di svincolare depositi cauzionali, di gestire i rapporti con le autorità fiscali e con istituti previdenziali, assistenziali ed assicurativi.

Si trattava dunque di un’ampia sfera di poteri, i quali presupponevano adeguate condizioni di operatività nei rapporti con le direzioni e gli uffici.

3.2.3. A quest’ultimo fine nell’adunanza del 16 marzo 2006 lo stesso CdA aveva approvato un nuovo modello organizzativo, ispirato a due fondamentali criteri:

- a) *funzionalità aziendale*, al fine di perseguire gli obiettivi di *budget* e del piano industriale onde garantire in tal modo tutti i processi operativi sul territorio;
- b) *sostenibilità dei cambiamenti proposti*, al fine di armonizzare l’efficienza organizzativa con il rispetto delle condizioni e delle compatibilità ambientali.

Sulla base di tali criteri era stata deliberata la creazione dei seguenti compatti operativi:

- un *Ufficio di Pianificazione strategica* previa separazione delle attività di pianificazione e controllo, con l’obiettivo di presidiare tutte le attività di programmazione di medio lungo periodo dell’azienda, lo sviluppo del Piano Industriale e del Contratto di Programma, l’ideazione di nuove iniziative di *business* e il monitoraggio degli indicatori strategici;
- un *Ufficio per il controllo di gestione*, competente per la predisposizione del *budget* e per le attività di pianificazione operativa, analisi e predisposizione dei documenti consuntivi;
- il conferimento alla Direzione Centrale Progettazione della responsabilità dell’istruttoria e della realizzazione di tutti i progetti di importo superiore ai 5 milioni di euro, della validazione dei progetti di competenza delle società concessionarie e della valutazione dell’impatto ambientale delle opere;
- la *Direzione Centrale Affari Legali*, assumendo la *gestione del contenzioso* come l’unico presidio in grado di imprimere maggiore tempestività, unitarietà e flessibilità alle azioni di contenimento dei rischi della gestione e la *consulenza legale* come centro di eccellenza per il supporto legale delle concessioni, del *general contractor*, del *project financing*, delle nuove aree di *business* e di tutto il complesso dei pareri;
- la *Direzione Centrale Authority*, destinata ad assumere principalmente il ruolo di vigilante delle concessioni autostradali e a presidiare la gestione delle aree di servizio;
- il potenziamento della *Direzione Centrale Project Financing* attraverso l’assegnazione dell’intero processo di gestione degli interventi in finanza di progetto, della dichiarazione di pubblico interesse fino al completamento delle opere previste nel piano;
- una *Direzione Centrale Nuove Costruzioni e Coordinamento Territorio* con il compito sia di presidiare i processi di esecuzione nuovi lavori sia di coordinare ed indirizzare le attività della periferia, garantendo l’uniformità dei comportamenti e la realizzazione degli obiettivi strategici aziendali;
- una *Direzione Centrale Esercizio, Sorveglianza e Sicurezza*, quale centro decisionale per la gestione e la manutenzione della rete viaria, attribuendo la necessaria centralità al tema della sicurezza stradale

(come richiesto anche dalle direttive comunitarie), la ricerca tecnologica (Centro Sperimentale di Cesano) e l'infomobilità (compresa l'analisi del settore dei trasporti) e che nel medio periodo assuma la responsabilità dello sviluppo e della gestione delle attività di mercato e valorizzazione del patrimonio.

3.2.4. Come sopra descritta, la struttura centrale della Società, pur se le modifiche introdotte dal Cda non hanno poi avuto concreta attuazione, si presentava alquanto ridondante nell'individuazione delle competenze degli uffici e servizi destinati a farne parte.

Essa, invero, non sembrava corrispondere ad una chiara strategia di sviluppo del processo evolutivo ed organizzativo della Società, essendo difficile coglierne gli elementi funzionali qualificanti di razionalizzazione e di ammodernamento coerenti con il ruolo ad essa attribuito dall'ordinamento positivo.

Oltre a ciò, un importante "nodo" che la Società era chiamata a sciogliere riguardava il ruolo e, ancor più, le condizioni di operatività del Direttore generale in ragione della loro incisiva influenza sulla *governance* societaria, considerato che il DG rappresenta il necessario anello di congiunzione e l'elemento di trasmissione dei flussi informativi tra la struttura operativa (direzioni centrali, uffici speciali e compartimenti) e gli organi sociali di amministrazione (Cda, Presidente e amministratore delegato).

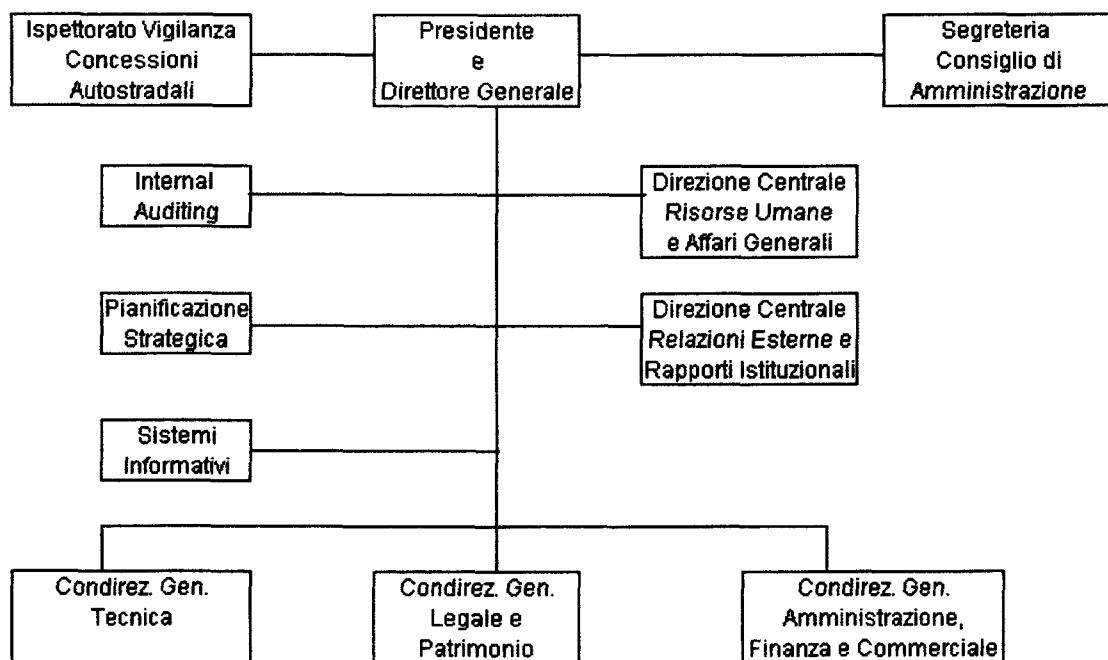
Da notare inoltre che le Direzioni centrali, a termini di una delibera adottata dal Cda nell'adunanza del 25 settembre 2003, erano dotate di "coordinatori d'area" aventi il compito di supportare i rispettivi titolari e, fatto ancora più rilevante e significativo, molte delle funzioni societarie fino a tutto il novembre 2005 erano state direttamente svolte - in forza del sistema di *governance* fin'allora adottato, basato sull'attribuzione di deleghe operative (cfr. retro, § 2.3) - dagli stessi consiglieri di amministrazione, a loro volta coadiuvati da consulenti esterni; un fenomeno, quello del largo ricorso ad incarichi di studio e consulenza, che sarà più ampiamente illustrato nel successivo paragrafo 3.9.

Il descritto assetto organizzativo andava palesemente in una direzione diametralmente opposta a quella della concentrazione dei poteri decisionali nell'attività di gestione in una figura centrale di snodo quale il direttore generale, tanto che il Direttore generale in carica, con lettera in data 12 giugno 2006 inserita nell'o.d.g. del Cda del 22 giugno 2006, rassegnava le

proprie dimissioni – peraltro accettate dallo stesso Cda condizionatamente alla loro decorrenza dal 31 agosto 2006 e con salvezza di una loro successiva riconsiderazione –, dimissioni motivate dalla mancanza dei cennati margini di azione.

3.2.5. Tra i propri primi atti il nuovo Cda, insediatosi nel luglio 2006, nelle adunanze del 21 settembre e del 25 ottobre ha deliberato un nuovo modello organizzativo della struttura societaria, connotato dall'intestazione delle funzioni di Direttore Generale in capo al Presidente-Amministratore delegato² e da un'articolazione della stessa struttura in *tre macro-aree*, relative rispettivamente all'attività tecnica, a quella legale e patrimoniale ed a quella amministrativo-finanziaria, affidate alla competenza di tre rispettivi Condirettori generali.

La nuova struttura centrale societaria può essere rappresentata, in estrema sintesi grafica, nel seguente organigramma.



Delle unità di *staff* e dei servizi posti alle dirette dipendenze del Presidente Amministratore delegato si riportano di seguito, in modo succinto, le rispettive competenze.

² Successivamente all'insediamento del nuovo Cda (seduta del 27 luglio 2006), il DG in carica, al termine del periodo di proroga di cui sopra, è cessato dalle proprie funzioni in data 31 agosto 2006.

Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali

L’Ispettorato, inquadrato come organo di staff del Presidente, ha assunto le competenze precedentemente svolte dalla Direzione Centrale Autostrade e Traforsi, rimanendo organicamente distinto dalle altre unità organizzative di Anas. In particolare l’Ispettorato assicura il rispetto formale e sostanziale degli obblighi contrattuali assunti dalle concessionarie autostradali, gestendo le attività di alta sorveglianza e di verifica ispettiva e fornendo un adeguato livello di informazione al Governo e al Parlamento sulle concessioni autostradali.

L’Ispettorato effettua, inoltre, la gestione delle attività necessarie per il rinnovo delle concessioni, la verifica annuale delle tariffe e la definizione di standard di progettazione manutenzione e costruzione per il mantenimento di adeguati livelli di sicurezza del trasporto autostradale, nel rispetto delle condizioni contrattuali della normativa vigente e secondo le linee d’indirizzo stabilite dal Ministero delle Infrastrutture.

Segreteria del Cda

Garantisce gli adempimenti amministrativi di convocazione del Cda, i lavori preparatori, l’istruttoria degli argomenti posti all’o.d.g. e la verbalizzazione dei lavori del Cda, l’osservanza delle procedure nei confronti degli organismi di vigilanza e controllo, nel rispetto dello Statuto e delle norme vigenti.

Internal Auditing

E’ chiamato ad assicurare l’adeguatezza, l’affidabilità e la funzionalità del sistema di controllo interno della Società, a garantire gli *standard* operativi, ad eseguire le verifiche presso le unità organizzative, ed a formulare valutazioni al fine di supportare interventi correttivi nel caso di riscontrate anomalie, nel rispetto degli indirizzi strategici aziendali e della normativa vigente.

Direzione Centrale Risorse umane e affari generali

Garantisce l’ottimizzazione del costo del lavoro e di qualificati livelli di professionalità attraverso adeguate politiche gestionali, organizzative, di sviluppo e di relazioni industriali, assicura la gestione amministrativa, garantisce la valutazione delle posizioni e delle prestazioni, gestisce le attività logistiche e dei servizi di sede.

Pianificazione strategica

Contribuisce allo sviluppo del *business* societario attraverso la

definizione degli indirizzi strategici, la pianificazione degli obiettivi, il controllo delle *performances* raggiunte, la valutazione di nuove opportunità di *business* nel rispetto degli indirizzi di vertice e della pianificazione dei trasporti.

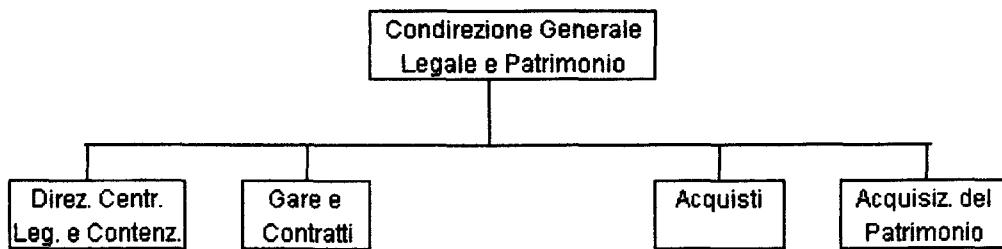
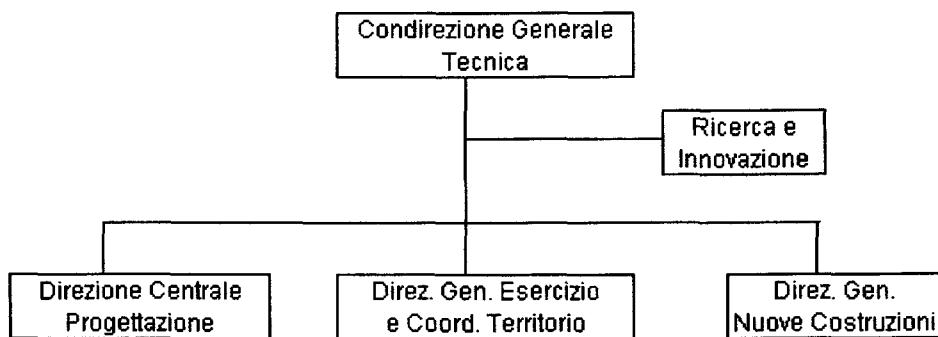
Direzione Centrale Relazioni esterne e Rapporti istituzionali

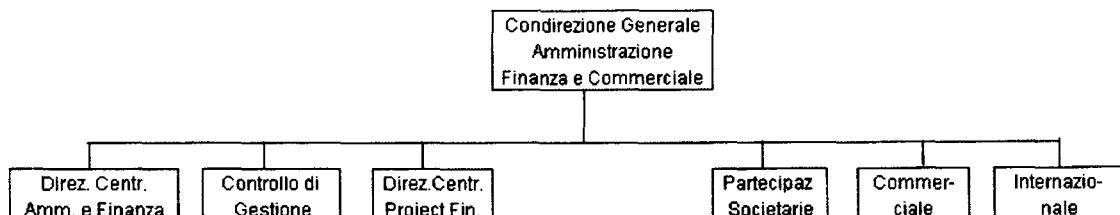
Assicura la tutela e la valorizzazione dell'immagine aziendale presso gli *stakeholders* attraverso la definizione di piani promozionali, i rapporti con il mondo dell'informazione e della cultura, rappresenta gli interessi della Società presso le istituzioni e le associazioni.

Direzione sistemi informativi

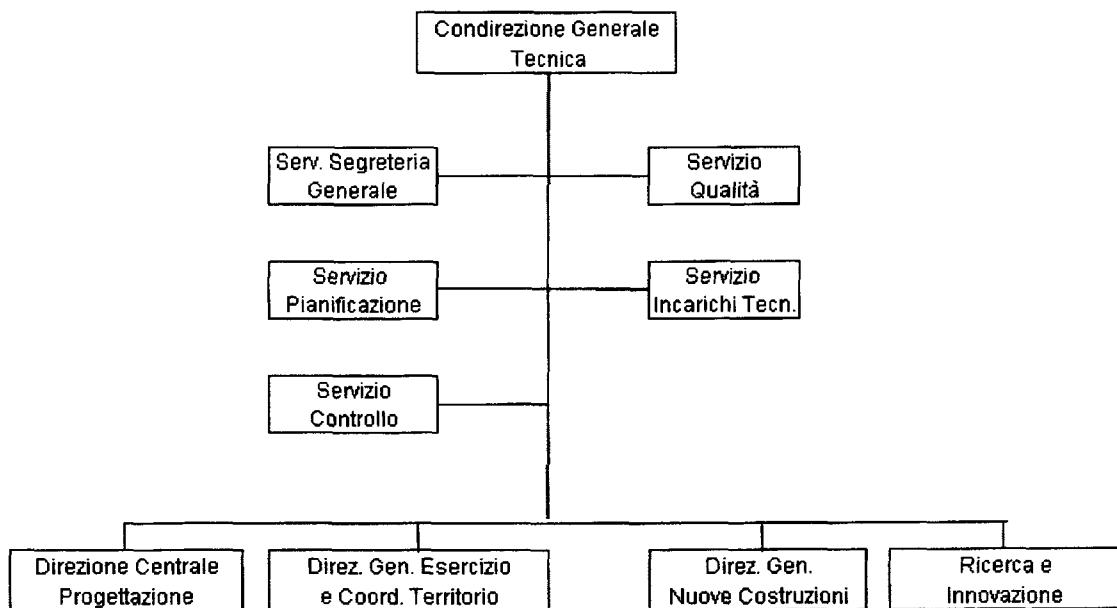
Assicura la gestione e lo sviluppo delle tecnologie informatiche e di rete attraverso la pianificazione e le implementazioni di nuovi sistemi e di aggiornamento di quelli esistenti, cura l'assistenza agli utenti e le attività di manutenzione ed elaborazione dei dati nel rispetto degli indirizzi di vertice.

A seguire si riportano gli organigrammi delle tre macro-aree così come deliberato nella menzionata adunanza del Cda del 25 ottobre 2006.





Successivamente, con ordine di servizio n. 14 del 5 aprile 2007, è stato istituito, con decorrenza 16 aprile 2007, il nuovo modello organizzativo della Condirezione Generale Tecnica, approvato nella seduta del CdA del 17 maggio 2007 come riportato nel prospetto che segue:



Sono invece tuttora in via di definizione gli organigrammi delle altre due Condirezioni generali.

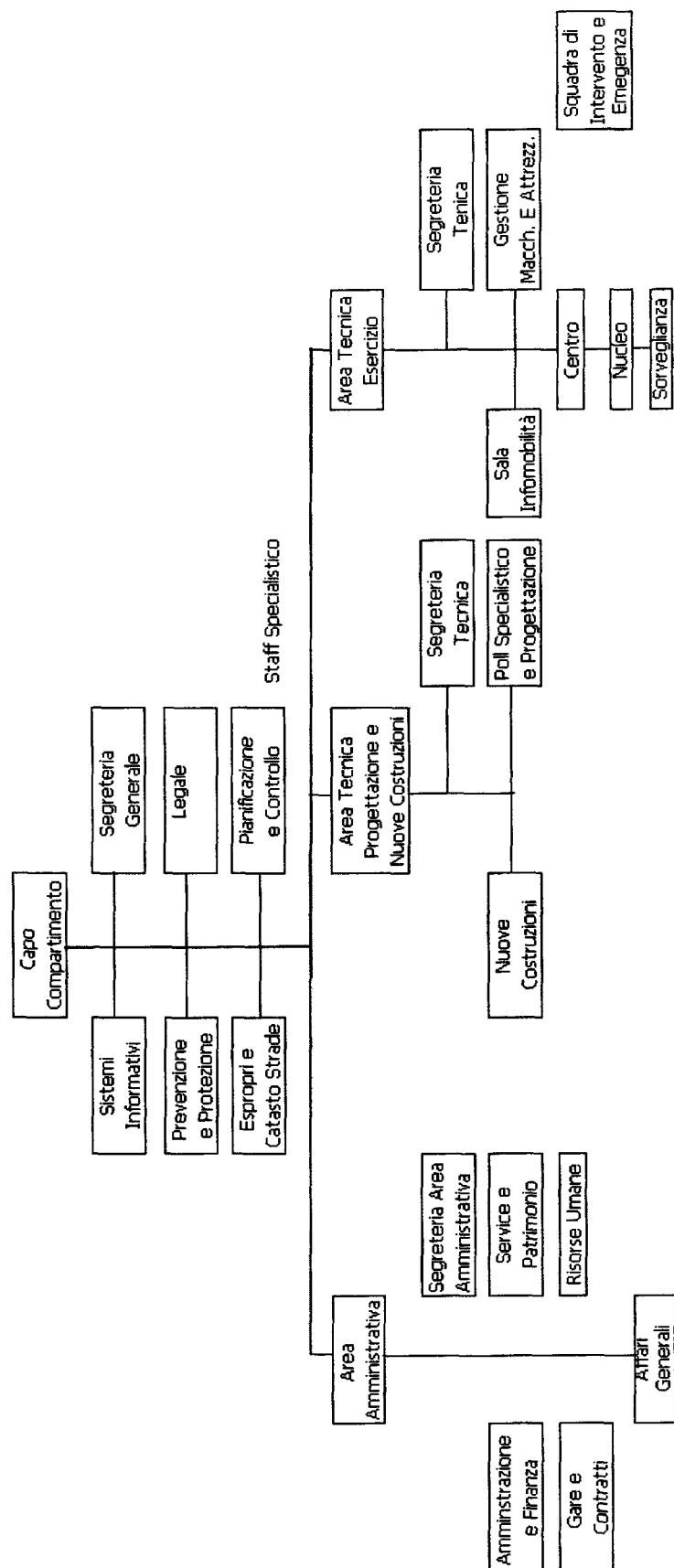
3.3. La struttura territoriale

L'opera di rimodulazione della struttura aziendale avviata nel 2005 e completata nel 2006 ha interessato anche i n. 21 Compartimenti e Uffici speciali della Società, il cui organigramma-tipo prevede:

- a) un capo compartimento;
- b) uffici di diretta dipendenza dal capo compartimento, quali la Segreteria generale e gli uffici preordinati rispettivamente ai sistemi informativi, alla prevenzione e protezione, agli espropri ed al catasto strade, nonché lo staff specialistico costituito dall'ufficio legale e dall'ufficio pianificazione e controllo;

- c) gli uffici operativi facenti capo all'area amministrativa – e cioè: segreteria, ufficio amministrazione e finanza, ufficio gare e contratti, ufficio service e patrimonio, ufficio risorse umane e affari generali -, all'area tecnica mirata alla progettazione ed alle nuove costruzioni (comprensiva di una segreteria tecnica) ed all'area tecnica mirata all'esercizio.

Quanto sopra viene riassunto nel seguente grafico.



3.4. Le risorse umane

Rispetto ad un ruolo organico di n. 164 dirigenti e di n. 6.538 dipendenti, alla data del 31 dicembre 2005 operavano presso la struttura centrale n. 92 dirigenti e n. 961 dipendenti e presso gli uffici periferici n. 72 dirigenti e n. 5.577 dipendenti.

Globalmente il totale del personale ammontava a n. 6.702 unità, dei quali n. 1.053 nella struttura centrale e n. 5.649 nella struttura periferica, con un rapporto dirigenti-dipendenti di 1 a 40,9 (1 a 10,4 nella struttura centrale e 1 a 77,5 nelle strutture periferiche), come risulta dal seguente prospetto.

Personale in forza al 31.12.2005

Sede di servizio	Dirigenti (a)	Dipendenti (b)	Totale (a+b)	Rapporto a/b
Struttura centrale	92	961	1.053	1:10,4
Struttura periferica	72	5.577	5.649	1:77,5
Totali	164	6.538	6.702	1:40,9

Rispetto al 2004 (6.509 unità) si è determinato un incremento della forza lavoro di quasi il 3%.

Nel quadro del contenimento delle spese per il personale si segnala che, sempre nel triennio 2003-2005, il numero delle assunzioni non ha superato il numero delle risoluzioni dei rapporti di lavoro, come si evince dalle tabelle sottostanti, ove si tenga conto delle sole unità di ruolo.

**Personale in forza nel triennio 2003-2005
suddiviso per aree geografiche (*)**

Regioni	2003	2004	2005
Nord	Valle d'Aosta	46	50
	Emilia Romagna	153	152
	Liguria	80	79
	Lombardia	199	207
	Piemonte	178	170
	Friuli-Ven. Giulia	190	185
	Veneto	147	151
	Trentino-A.Adige	8	7
Totale area Nord	1.001	1.001	1.053
Centro	Toscana	146	144
	Marche	119	125
	Abruzzo	270	256
	Lazio (**)	1.377	1.380
	Umbria	138	143
Totale area Centro	2.050	2.048	2.109
Sud-Isole	Molise	163	173
	Campania	521	518
	Puglia	241	231
	Basilicata	259	215
	Calabria	1.056	1.026
	Sicilia	659	625
	Sardegna	672	672
Totale area Sud – Isole	3.571	3.460	3.540
Totale Generale	6.622	6.509	6.702

(*) Il totale comprende il personale a tempo determinato pari a: 337 unità per il 2003; 308 unità per il 2004; 560 unità per il 2005. Fonte: ANAS S.p.A. Servizio Risorse Umane.

Dalla tabella è dato, tra l'altro, rilevare:

- la concentrazione di più della metà del personale ANAS (52,8% nel 2005) nelle Regioni meridionali e nelle Isole;
- l'abnorme numero di unità di personale nella Regione Calabria (1.123 unità nel 2005, pari al 16,7% del totale nazionale di 6.702 unità), dove operano il Compartimento di Catanzaro e l'Ufficio Speciale di Cosenza; numero che non trova riscontro nel rapporto tra il complessivo chilometraggio delle strade statali e dei tratti autostradali della Salerno-Reggio Calabria in gestione diretta ANAS siti in territorio calabrese (km. 1.386,7) ed il corrispondente dato nazionale (km. 20.814,2), pari al 6,7%, con un rilevante scostamento (10 per cento) dal summenzionato rapporto relativo alle unità di personale.

Assunzioni nel triennio 2003-2005

Livello	2003	2004	2005
Dirigenti	7	8	3
A	12	102	19
A1	33	98	108
B	77	88	97
B1	19	17	10
B2	15	20	13
C	1	0	2
Totale	164	333	252

**Risoluzioni del rapporto di lavoro
nel triennio 2003-2005**

Livello	2003	2004	2005
Dirigenti	14	12	9
A	35	27	58
A1	56	52	55
B	18	22	30
B1	129	126	110
B2	111	100	88
C	3	1	0
Totale	366	340	350

Dalla comparazione tra le due tabelle emerge che nel 2005 il saldo tra le risoluzioni del rapporto di lavoro e le nuove assunzioni di personale si attesta su un valore di n. 98 unità in meno rispetto alla consistenza nell'anno 2004.

3.4.1. Contratto dei dirigenti

Il contratto dei dirigenti di ANAS Spa relativo al biennio 2002-2003, stipulato in data 16 aprile 2003, è scaduto il 31 dicembre 2003.

Il rinnovo, avvenuto in data 3 gennaio 2006, ha previsto per il biennio economico 2004-2005 la corresponsione di una indennità *una tantum onnicomprensiva* dell'importo di euro 4.000 lorde *pro capite*.

La retribuzione fissa prevede:

- a) minimo contrattuale mensile di € 3.668,95;
- b) assegno integrativo del minimo contrattuale mensile, pari a 1/12 di una mensilità;
- c) anzianità di servizio, biennale;
- d) indennità di funzione mensile correlata alla posizione occupata ed all'entità delle responsabilità:
 - area centrale e capi compartimento da € 32.538 a € 46.481,13,
 - funzione area regionale, uffici speciali o sezioni staccate, da € 18.077 a € 32.526,79,
 - funzioni di staff area centrale o territoriale da € 9.269,23 a €

18.076;

- e) superminimo contrattuale mensile;
- f) tredicesima mensilità.

La spesa dei dirigenti nel triennio 2003-2005 può riassumersi nella tabella che segue:

Anni	Costo	Incremento %	Costo Medio
2003	20.347.536,46	-	172.438
2004	28.454.947,57	+ 39,84	168.372
2005	31.218.662,99	+ 9,71	190.358

3.4.2. Contratto dei dipendenti

Il contratto dei dipendenti è stato stipulato in data 18 dicembre 2002 con decorrenza dal 1° gennaio 2002 ed ha una durata fino al 31 dicembre 2005 per la parte normativa e fino al 31 dicembre 2003 per la parte economica.

In forza di un accordo intervenuto in data 22 giugno 2005 è stato concordato: rinnovo biennio economico 2004-2005 e recupero inflattivo 2002-2003; corresponsione di un'indennità «una tantum» di euro 800,00; aumento del minimo tabellare pari a euro 124,00 a valere anche sulla 13^a mensilità e sull'indennità operativa (art. 87 CCNL); la corresponsione è stata dilazionata tra il 1^o giugno 2005 e il 1^o marzo 2006.

Il rinnovo economico ha anche comportato per l'area quadri la corresponsione di una «indennità di funzione» a copertura delle ore straordinarie non più corrisposte. Attualmente, il lavoro straordinario viene riconosciuto solo ai livelli B, B1, B2 e C.

A distanza di due anni dall'ultimo accordo appare quanto mai urgente il superamento dell'attuale situazione di stallo e che si proceda al rinnovo del contratto in termini sia economici, sia normativi.

3.4.3. Spesa del personale

La spesa complessiva del personale, nell'anno 2005, è risultato pari a 325,9 mln/euro, facendo registrare, rispetto al 2004 (360,1 mln/euro) un decremento dell'11,15% in termini omogenei.

Nella tabella che segue si riporta l'andamento della spesa del personale nell'arco del triennio 2003-2005.

(in milioni di euro)				
Anno	Spesa dirigenti	Spesa dipendenti	Spesa Complessiva	Variazione %
2003	20,3	303,3	323,6	
2004	28,4	331,7	360,1	11,15
2005	31,2	294,7	325,9	-10,52

Ne emerge il costante incremento della spesa per la dirigenza: il 53,4% nell'arco del triennio 2003-2005.

Sebbene, come già ricordato, con l'ultimo rinnovo contrattuale sia stato eliminato per le aree quadri (A e A1) il pagamento degli straordinari, si constata che nel 2005 tale voce ha continuato a comportare per la Società una spesa non indifferente, pur se in sensibile diminuzione (circa il 30% in meno), come meglio evidenziato nella sottostante tabella.

Spesa del personale per straordinari nel 2005

Diurno	9.355.056
Notturno feriale	1.557.475
Festivo diurno	1.846.121
Festivo notturno	482.020
Totale	13.240.672

Analisi spesa del personale del 2005

(valori in unità)					
Livello	Stipendi	Ind. Int. Spec.	Oneri	Arretr.	Totale
Dirigenti	31.218.662,99				31.977.318,41
A	28.201.582,66	555.463,89	6.927.620,05	223.191,53	35.129.202,71
A1	43.563.203,50		11.443.885,30		55.007.088,80
B	35.092.771,32		9.201.596,85		44.294.369,17
B1	71.952.705,19		18.441.249,70		90.393.954,89
B2	58.689.790,33		14.727.707,2.		73.417.497,53
C	191.243,23		47.058,16		238.301,39
Totale	268.909.959,22	555.463,89	46.061.410,06	223.191,53	330.457.732,90

Spesa del contenzioso del personale nel triennio 2003-2005

Anno	2003	2004	2005
Costi	2.009.869,45	1.395.964,23	1.825.010,72
Spese legali	525.175,63	862.872,55	1.001.327,21
Totale	2.535.046,08	2.258.836,78	2.826.337,93

3.4.4. Produttività del personale

Nell'anno 2005 le giornate di assenza sono ammontate a n. 59.404.

**Assenze retribuite giornaliere del personale
negli anni 2003-2004-2005**

Voci	2003	2004	2005
Ferie	45.508	26.908	30.873
Maternità	2.673	2.768	3.927
Permessi sindacali	511	348	870
Corsi di formazione	93	155	90
Sciopero	19	54	88
Malattia	15.301	17.921	19.936
Collaudi/Trasferte	577	890	696
Altro	3.265	2.918	2.924
Totale generale	67.947	51.962	59.404

Fonte: ANAS, Direzione Centrale Risorse Umane.

Si evince pertanto che, mentre nel rapporto 2004/2003 si era verificato un sostanziale decremento del fenomeno (-24%), nel rapporto 2005/2004 è emersa una tendenza all'aumento (+14%), che deve indurre la Società ad una seria presa in considerazione del fenomeno stesso.

Per l'esercizio 2005 emergono, in particolare, i dati relativi alle malattie, ai permessi sindacali.

3.4.5. Formazione del personale

La trasformazione di ANAS da ente pubblico economico a società per azioni ha innescato una serie di novità – imposte dal processo di cambiamento organizzativo, dalla diversificazione della missione aziendale, nonché dall'ampliamento delle attività e da una nuova cultura aziendale -, tra le quali la formazione presenta una particolare rilevanza.

Essa è attuata con l'organizzazione di corsi e di incontri di prevalente carattere tecnico-professionale aventi il compito di preparare l'ingresso di nuove risorse e di fornire il necessario aggiornamento a fronte di innovazioni di carattere giuridico, tecnico gestionale e manageriale.

Nell'esercizio 2005 il Servizio Risorse Umane – Reparto Formazione – ha predisposto un programma di formazione professionale suddiviso in aree tematiche, ritenute necessarie per la formazione e l'aggiornamento del personale.

Le suddette aree sono:

- risorse umane, management ed organizzazione aziendale;
- appalti e lavori;
- giuridica e amministrativa;
- contabile;
- sicurezza sul lavoro;

- informatica e telematica;
- sicurezza stradale e codice della strada.

Per lo svolgimento dei corsi il Servizio si è avvalso, oltre che dei docenti interni, anche dell’assistenza di società e professionisti esperti nel campo della formazione.

Per la scelta degli esperti esterni si è ritenuto opportuno istituire, previa informativa e assenso del Consiglio di Amministrazione di ANAS, un apposito Registro dei docenti e dei consulenti - il cui regolamento e la cui modulistica sono stati predisposti e pubblicati sul portale INTERNET dell’Azienda – quale strumento di trasparenza, che nello stesso tempo contenga una serie di notizie utili per reperire sul mercato docenti e consulenti che abbiano titoli professionali ed esperienze specifiche consone alle specifiche esigenze della Società.

Il primo passo in questa direzione è stato compiuto dal Servizio nel 2003, attraverso la definizione di un piano formativo che ha proceduto su due diversi binari operativi: per un verso svolgendo attività formative per il personale interno legate alla maturazione di competenze specialistiche, aventi prevalente carattere tecnico-professionale, attraverso corsi propedeutici alla selezione di specifiche professionalità da inserire negli organici aziendali; per altro verso eseguendo un monitoraggio concernente sia l’efficacia delle attività formative, in termini di apprendimento, sia i bisogni formativi in termini di competenze possedute o carenti all’interno della struttura aziendale.

Nel corso del 2005 il Servizio Risorse Umane ha, poi, proseguito le attività formative legate alla maturazione di competenze specialistiche, aventi prevalente carattere tecnico-professionale, sviluppando percorsi formativi effettuati all’interno ed all’esterno della Società, finalizzati a supportare le diverse funzioni aziendali sia centrali che periferiche nella realizzazione dei loro obiettivi in linea con il cambiamento in atto nella Società. A tal fine, il Servizio si è avvalso della professionalità di Università, Società e centri di eccellenza nella formazione professionale.

Esso ha inoltre individuato le criticità gestionali e fornito gli strumenti utili alle figure professionali appartenenti ad una pluralità di aree tematiche ed ha altresì proceduto all’aggiornamento delle competenze specialistiche e gestionali delle risorse umane.

Una particolare attenzione è stata dedicata al personale dell’area amministrativo-contabile (Ufficio Amministrazione e Bilancio della

Direzione Generale ed Uffici Ragioneria compartmentali) in relazione al passaggio dalla contabilità finanziaria a quella economico-patrimoniale, con l'organizzazione di interventi formativi differenziati.

Si tratta di un'area indubbiamente strategica per ANAS, tenuto conto che gran parte delle procedure contabili e la stessa elaborazione dell'annuale bilancio è come ANAS fortemente radicata sul territorio ed investita di compiti tecnici di altissimo livello.

Da ciò consegue, oltre tutto, che andrebbe potenziata l'azione diretta ad implementare ed ottimizzare i processi di selezione e reclutamento del personale e per meglio definire i criteri di avanzamento in carriera dei dipendenti.

Gioverebbe a tale scopo l'adozione di uno strumento tendente a monitorare per ciascun dipendente gli ambiti di attività lavorativa ed il tasso di crescita professionale, e ciò anche in relazione ed in vista di possibili misure di adeguamento e di ottimizzazione dei modelli organizzativi adottati, in un'azione sinergica che investe l'ambito operativo dell'*Internal auditing* e dell'Organismo di vigilanza, nonché, in prospettiva, la nuova figura societaria del Dirigente addetto al bilancio di cui all'art. 14 della legge 262 del 2005, come modificato dall'art. 3 punto 15 del decreto legislativo 29 dicembre 2006 n. 303.

Nelle tavole che seguono si specificano i numeri dei corsi tenuti negli anni 2004 e 2005 con le rispettive aree di formazione. Successivamente si riepiloga la partecipazione a detti corsi di formazione:

Area di formazione	2004	2005
Amministrativo-Contabile	40	60
Appalti e Lavori Pubblici	37	31
Giuridica	15	11
Codice della strada e sicurezza stradale	0	3
Informatica e Telematica	18	48
Linguistica	0	1
Risorse umane, management e organizzazione aziendale	19	26
Sicurezza sul lavoro	5	8
totale	134	188

Dati di riferimento	2004	2005
totale partecipazioni	1.072	1.686
totale ore	3.081	4.929
totale giornate	516	735
totale docenti esterni	36	47

Nel 2005 la formazione del personale ha comportato una spesa di euro

870.864,31, denotando rispetto al precedente esercizio (euro 558.047,30) un aumento del 56,05%.

Va dato atto alla Società di avere sopperito, con l'esposta attività formativa, alle lacune che, massime nel settore amministrativo-contabile, si erano manifestate in passato, dando luogo alla necessità del ricorso a dispendiosi incarichi di consulenza.

L'azione di incremento del tasso di professionalità e di espansione delle conoscenze della contabilità economico-patrimoniale è tanto più necessaria ed urgente nella prospettiva della piena entrata a regime, ormai vicina, del sistema informativo unico SAP.

3.5. La spesa per l'uso delle carte di credito

Nell'esercizio 2005 titolari di carte di credito aziendali nominative - emesse dall'istituto bancario concessionario del servizio di tesoreria e da utilizzare per scopi istituzionali e nei limiti di apposito regolamento interno³ - sono stati, oltre al Presidente ed ai componenti del Cda, anche il Direttore generale, i Direttori centrali, i Dirigenti responsabili del Servizio *ANAS International* e gli Ingegneri coordinatori di area della D.C. Lavori.

A termini di regolamento, la carta è stata utilizzata per spese di trasporto, vitto e alloggio, di viaggio, per il pagamento di pedaggi autostradali, per il noleggio e la custodia di automezzi, per il rifornimento di carburante degli automezzi propri o noleggiati e per spese di rappresentanza strettamente connesse al ruolo istituzionale, con l'obbligo di ciascun fruitore di consegnare alla segreteria della D.C. Amministrazione, Strategie e Finanza la relativa documentazione giustificativa (fatture e ricevute rilasciate dai fornitori di beni e servizi) entro 15 giorni dal ricevimento dell'estratto conto e con facoltà di revoca della carta da parte del Presidente della Società nel caso di mancato rispetto dei vincoli ed obblighi derivanti dal menzionato regolamento, adottato con provvedimento del Presidente di ANAS Spa del 21 giugno 2005.

In proposito si precisa che il predetto regolamento, con riguardo alle singole tipologie di spesa:

a) non esplicita le diverse situazioni nelle quali è consentito l'uso delle carte di credito per spese di rappresentanza, e comunque va tenuto

³ Le relative operazioni sono imputate direttamente al conto corrente intestato ad ANAS Spa, con attribuzione all'intestatario della responsabilità amministrativa e contabile quanto all'obbligo di custodia e buon uso della carta. Il costo di ogni singola carta è di euro 41,32 annui, oltre ad euro 1,03 a titolo di invio dell'estratto conto mensile, ad € 1,29 per imposta di bollo e ad € 0,77 di maggiorazione per ogni rifornimento di carburante.

fermo che deve sussistere una stretta correlazione tra la singola spesa e l'attività sociale che con essa si intende promuovere in ragione delle specifiche competenze delle quali è investito il titolare;

- b) del pari non esplicita che il rifornimento di carburante per le autovetture usate dal titolare deve essere giustificato da attività di servizio da documentare opportunamente;
- c) né da esso risulta che l'utilizzo di mezzi di trasporto e le permanenze alberghiere devono riferirsi al solo titolare della carta.

Per quanto si riferisce, in particolare, alla spesa complessiva gravante sul bilancio societario per l'esercizio 2005 – comprensiva anche delle quote del Presidente e dei Consiglieri - questa si è attestata su un importo di 203.817,87 euro, con una prevalenza della quota riferita al soggiorno alberghiero (84.261,63, pari al 41,35%), alla ristorazione (69.929,18, pari al 34,32%) ed alle spese di viaggio (37.654,60, pari al 18,48%).

Per il dettaglio della spesa si rimanda al seguente prospetto.

Tipologia di spesa	Totale anno 2005	Incidenza %
pernottamenti in hotel	84.261,63	41,35
ristoranti	69.929,18	34,32
titoli di viaggio	37.654,60	18,48
quote iscrizioni a convegni	3.618,00	1,77
autonoleggi	2.777,23	1,35
carburante	649,43	0,32
varie e diverse (*)	4.927,80	2,41
totale	203.817,87	100,00

Elaborazione Corte dei Conti su dati ANAS, Direz. Centr. Amministrazione e Finanza.

* Comprendono: rinnovo carte (€ 1.033,00), parcheggi (€ 1.895,70), pedaggi (€ 34,30), Telefonia, internet (€ 16,08), locomozione (€ 76,82), materiali tecnico (€ 1.871,90).

In proposito va nuovamente precisato che, come già anticipato più indietro, i componenti del nuovo Cda, nominato dall'Assemblea il 20 luglio 2006, non hanno più a disposizione alcuna carta di credito aziendale.

3.6. Carta dei servizi ANAS

Come già riferito nella precedente Relazione, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 4768 del 28 dicembre 2004 era stata approvata la "Carta dei servizi stradali ed autostradali", deliberata da ANAS Spa ai sensi dell'art. 12 della convenzione di concessione del 19 dicembre 2002.

La Carta è finalizzata ad implementare la sicurezza e la continuità dei servizi ed a migliorare il rapporto con l'utenza della rete stradale e autostradale attraverso la descrizione dei molteplici compiti intestati ad ANAS, dei servizi stradali all'utenza e degli indicatori di qualità dei servizi stessi.

A tal fine essa deve contenere, in base all'anzidetta disposizione, gli *standard minimi di qualità* approvati dal Ministero delle infrastrutture.

L'impegno economico sostenuto è stato pari, nel triennio 2003-2005, a circa 450 milioni di euro/anno⁴.

L'impegno della Società per il miglioramento del livello qualitativo e di sicurezza della rete viaria in gestione è proseguito anche nell'anno 2006 con la predisposizione del piano degli interventi di manutenzione straordinaria relativi al triennio 2006-2008. Peraltro le consistenti riduzioni di spesa operate dalla L.F. 2006 hanno imposto alla Società di limitare gli interventi ai servizi primari, quali l'attività di sgombero della neve, di riparazione di barriere stradali danneggiate, di ripristino della pavimentazione stradale, di manutenzione degli impianti di illuminazione e sicurezza in galleria, di rimozione delle frane, di pagamento delle bollette elettriche ecc., riducendo al minimo indispensabile i rimanenti interventi, quali il rinnovo della segnaletica, la manutenzione delle opere d'arte, la pulizia di cunette e tombini ecc.⁵.

Nel presupposto di rendere integrati e sinergici i diversi sistemi di controllo della qualità del servizio reso all'utenza e dei processi messi in atto dalla Società per la gestione del patrimonio stradale di interesse nazionale, l'ANAS ha deciso di rendere la Carta dei Servizi Stradali e Autostradali funzionale al Sistema Qualità Certificata (organo internazionale indipendente di certificazione: Bureau Veritas) di cui le strutture tecniche dell'Anas già godono, alla Customer Satisfaction gestita dagli URP e alla variante costituita dalla Carta della Mobilità-Viabilità Nazionale ai sensi del DPCM 30 dicembre 1998, armonizzando i suoi contenuti con il Contratto di Servizio/di Programma stipulato con lo Stato avendo anche riguardo alla spesa necessaria all'erogazione dei servizi previsti.

Tali contenuti riguardano le autostrade a pedaggio in concessione, le autostrade senza pedaggio direttamente gestite da Anas nonché la viabilità ordinaria di interesse nazionale.

⁴ Tale importo è comprensivo dell'IVA e del rimborso dei costi interni sostenuti per l'esecuzione dell'attività manutentoria con personale ANAS.

⁵ Quanto sopra è stato comunicato al Ministero delle infrastrutture con nota n. 10570 del 24 gennaio 2007 in risposta ad analoga richiesta.

3.7. I controlli interni

Nell'ambito della struttura societaria i controlli interni sono espletati dai servizi rispettivamente preposti al controllo di gestione, all'*Internal Auditing* ed alla vigilanza ai sensi della legge 8 giugno 2001 n. 231. Se ne accenna distintamente qui di seguito.

3.7.1. Controllo di gestione

All'interno della struttura il controllo di gestione è chiamato ad assicurare il monitoraggio dell'andamento economico, finanziario e patrimoniale dell'azienda, attraverso la gestione dei processi di pianificazione, *budgeting*, controllo e di *reporting* sull'andamento economico generale, in linea con gli indirizzi definiti dal vertice aziendale.

Dagli elementi informativi forniti dalla Società in sede istruttoria è dato conoscere che nel corso del 2005 è proseguita l'attività, iniziata nel 2004, dedicata all'impostazione di un nuovo sistema informatico che consenta la gestione della contabilità generale (compresi gli aspetti di tesoreria), della contabilità analitica e degli acquisti. Si è quindi proceduto alla verifica delle risultanze di tale sistema e ai conseguenti aggiustamenti a livello sia software che organizzativo-procedurale.

E' stata data priorità alla parte relativa ai moduli di contabilità generale e tesoreria, in quanto strettamente connessi agli adempimenti di natura civilistica e fiscale: in particolare è stato curato il passaggio da un sistema contabile «finanziario» ad un sistema economico «per competenza», secondo quanto previsto dalla normativa che regolamenta le Società per Azioni.

Questo processo di cambiamento è proseguito per tutto l'anno 2005, con numerosi interventi di carattere formativo ed una costante azione di sensibilizzazione, supporto e monitoraggio degli addetti sia di Direzione che di Compatimento direttamente e indirettamente coinvolti nel processo contabile, da parte di una task-force appositamente costituita in ambito ANAS.

In particolare, nell'ambito del Controllo di Gestione, nel corso del 2005:

1. è stato messo a punto il sistema di Contabilità Analitica (CO.AN.) che consente di monitorare le risultanze economiche a livello di «commessa/attività», anche in considerazione delle disposizioni contenute nel Contratto di Programma 2003-2005;

2. è stato predisposto un Budget Economico oltre che per voce di costo, anche per centro di ricavo/costo e per Compartimento; è stato inoltre predisposto il Budget degli investimenti, con particolare riferimento all'area «lavori», in un'ottica di costante monitoraggio dei risultati e di analisi degli scostamenti tra preventivo e consuntivo;
3. è stato formalizzato un documento «Modello di riferimento della CO.AN. di ANAS Spa» che contiene le logiche e le regole di funzionamento della contabilità analitica, nonché la reportistica sulle «commesse/attività». Questo modello è stato condiviso con la Società di Revisione incaricata della certificazione della contabilità analitica;
4. sono iniziate le procedure preliminari di certificazione da parte della Società di Revisione, con particolare riferimento ai test sulle procedure, sul funzionamento del software e sulle registrazioni di contabilità analitica. Sono state quindi prese in carico le risultanze delle suddette verifiche preliminari, in modo tale da rendere il sistema di CO.AN. pronto per la fase finale della certificazione della contabilità analitica;
5. è stato avviato l'inserimento nell'organico dell'ANAS di un Controller per ogni Compartimento. Tale inserimento ha permesso il potenziamento delle attività di monitoraggio del budget e di controllo delle imputazioni di contabilità analitica in tutto il territorio, e la creazione di una mentalità di analisi e controllo dei fenomeni aziendali, rapportandoli con gli obiettivi di Budget e di Contratto di Programma.

L'attività di controllo è proseguita nel 2006. Nel corso di tale anno, in particolare, sono state prodotte relazioni mensili su base finanziaria e patrimoniale oltre che economica. Si è proceduto inoltre all'impostazione dei modelli di pianificazione e controllo nell'ambito del nuovo sistema informatico SAP ed è stata avviata una serie di incontri formativi con i Controller di compartimento nell'ambito di una nuova organizzazione del controllo di gestione della Società. Su tali aspetti la Corte si riserva di riferire in sede di referto sulla gestione 2006.

3.7.2. *Internal Auditing*

Dagli elementi informativi forniti dalla Società in sede istruttoria è dato conoscere che fino a tutto il 2005 il Servizio di *Internal Auditing* ha adottato il modello operativo proprio della funzione ispettiva e che a partire dal 2006 lo stesso Servizio si è dedicato all'evidenziazione delle prassi operative, delle pratiche in corso ed all'individuazione dei processi

aziendali suscettibili di verifica, specie di quelli a più elevato rischio di criticità, mediante l'utilizzo delle risorse umane ad esso destinate.

Esso ha inoltre indirizzato la propria azione verso i processi aziendali relativi all'accordo bonario ed agli affidamenti di lavori pubblici in via di urgenza e di somma urgenza (artt. 146 e 147 del dpR 554/1999), nell'ottica dell'adeguamento dei processi alla normativa di settore e di un loro miglioramento in termini di efficienza ed economicità, nonché, nel corso del 2006, verso verifiche sull'efficacia ed efficienza del sistema informativo aziendale sotto il profilo della completezza, integrità e veridicità delle informazioni aziendali - verifiche poi confluite nelle problematiche relative all'introduzione del SAP (cfr. *ultra*, § 3.10) -, oltre che sul sistema dei controlli operante in ANAS e su alcuni affidamenti di incarichi di consulenza.

Rilevanti criticità nel funzionamento del Servizio sono state individuate dall'Alto Commissario per la prevenzione ed il contrasto della corruzione e delle altre forme di illecito nella p.a. (nel prosieguo: Alto Commissario), il quale ne ha rilevato la sostanziale inattività ed in particolare lo scollamento dalle strutture aziendali e l'assenza di contatti con l'Organismo di vigilanza di cui al successivo paragrafo, nonostante la sua dipendenza funzionale da quest'ultimo organismo.

Al fine di conferire al Servizio un più penetrante collegamento con le strutture aziendali il programma varato dalla Società per il 2007 prevede attività di *auditing* nei settori *compliance* (rispetto delle norme), *financial* (correttezza delle rappresentazioni contabili), *strategic* (verifica del raggiungimento degli obiettivi sotto il profilo della programmazione e del rispetto delle tempistiche e dei costi) ed *operational* (verifica del conseguimento degli obiettivi in termini di efficienza, efficacia ed economicità dal duplice punto di vista amministrativo e tecnologico).

Nei primi mesi del 2007 è stato dato corso al potenziamento dell'Ufficio con la nomina del nuovo Responsabile, di elevata esperienza e professionalità, e l'inserimento di una nuova unità, cui è attribuita la responsabilità del Servizio Amministrativo-Finanziario, mentre è di prossima attuazione l'inserimento di due ulteriori unità cui attribuire la responsabilità rispettivamente del Servizio Tecnico e del Servizio Informatico.

3.7.3. Organismo di Vigilanza (d.lgs. 8 giugno 2001 n. 231)

In tema di adempimenti connessi all’attuazione del d.lgs. 8 giugno 2001 n. 231 di disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni occorre premettere che all’Organismo di vigilanza (OdV), in forza del disposto di cui all’art. 6 del decreto anzidetto, sono conferiti i poteri di iniziativa e controllo necessari per perseguire, sulla base di un programma annuale, una efficiente vigilanza sul funzionamento del modello adottato.

In sede di prima attuazione del decreto, come già riferito nella precedente Relazione sul 2004, nell’aprile 2003 era stato emanato il Codice etico, caratterizzato da un forte richiamo ai valori di legalità, correttezza, lealtà, imparzialità, professionalità e trasparenza, ai quali deve essere improntata la condotta del personale dipendente “nel rispetto dei doveri d’ufficio che regolano la riservatezza e la tutela della *privacy*” (art. 3).

Successivamente, in data 12 aprile 2005, è stato nominato un gruppo di lavoro, costituito da risorse umane interne e da tre esperti esterni, ciascuno dei quali compensato con annui euro 65.000, con il compito di elaborare un modello organizzativo idoneo ad individuare, in esecuzione delle norme di legge, le aree amministrative a rischio di attività penalmente rilevanti o comunque tali da integrare fattispecie di reato, nonché a suggerire azioni di rafforzamento del controllo interno.

A tal fine il Gruppo, secondo quanto emerso in sede istruttoria, ha preso in considerazione l’organizzazione e l’attività svolta dall’Ufficio Contratti, dalla Direzione centrale Amministrazione e finanza e dagli uffici dell’area amministrativa e di quella tecnica.

In data 11 novembre 2005 la Società ha proceduto alla nomina del Responsabile dell’Organismo, conferendogli ampio mandato per la determinazione della composizione dell’organo e attribuendogli un corrispettivo annuo di euro 30.000 in pendenza dell’incarico di componente del Cda e successivamente di euro 150.000 annui per la durata di cinque anni.

All’Organismo è stata assegnata una dotazione annua di 1,5 mln/euro, peraltro mai fino ad oggi utilizzata.

In data 15 dicembre 2005 il Responsabile ha proceduto alla nomina dei componenti dell’Organismo, uno dei quali esterno con un compenso di annui 100.000 euro e due interni alla Società con un compenso di euro

30.000 anni ciascuno.

Al riguardo la Corte rileva la singolarità della procedura seguita, che - tra l'altro – non appare allineata ad un ordinato assetto delle competenze in materia.

Insediatosi in data 20 dicembre 2005, l'Organismo, giusta le informazioni acquisite dal Magistrato delegato della Corte in sede istruttoria, ha dato avvio ad un'attività che nel corso del 2006 si è articolata in quattro fasi distinte.

In una prima fase sono stati individuati i processi e le attività "sensibili" in quanto potenzialmente esposte al rischio di commissione dei reati, quali la gestione dei rapporti con il Ministero Infrastrutture e Trasporti, la progettazione delle opere inserite nel programma, l'attività della Società quale stazione appaltante, la gestione e vigilanza sulle concessioni autostradali, la gestione del contenzioso e dei rapporti con i soggetti pubblici deputati all'assunzione di personale, alla vigilanza, all'acquisizione di contributi, alle sovvenzioni, ai finanziamenti ecc. In tale quadro è stata curata la redazione di un documento di «gap analysis», il quale contiene, per ciascuna attività sensibile, l'analisi comparativa tra il modello organizzativo esistente ed un modello "a tendere" conforme alle previsioni del d.lgs. n. 231/01.

In una seconda fase sono stati individuati i responsabili di tali processi e attività attraverso l'approfondimento delle funzioni e dei soggetti coinvolti, i loro ruoli e responsabilità, i comportamenti costituenti violazioni del modello e le relative sanzioni, le fattispecie di reato correlate e l'attuale sistema dei controlli, nonché lo studio di modelli organizzativi connotati dalla loro funzionalità agli obiettivi di *budget* e del piano industriale ed è stato avviato un sistema di indirizzo e controllo per le posizioni dirigenziali, al fine di chiarirne le responsabilità, definirne i risultati attesi a livello aziendale e monitorare periodicamente ogni singola unità organizzativa.

In una terza fase sono stati approfonditi i requisiti organizzativi, delle azioni di miglioramento e delle priorità d'intervento, nonché di responsabilizzazione della struttura aziendale a vari livelli, sia nominando i "referenti 231" - individuati nelle figure apicali della struttura stessa, ed in particolare nei Direttori Centrali e nei Capi Compartimento -, sia provvedendo a rivisitare il sistema delle procedure aziendali al fine di garantire i necessari presidi di controllo.

In una quarta fase, infine, sono stati definiti il modello di organizzazione, gestione e controllo, nonché la struttura e le funzioni dell’OdV.

Sul prosieguo dell’attività della struttura la Corte si riserva di riferire nella prossima relazione.

In ogni caso, terminata la lunga fase di studio di aspetti metodologici e di analisi della struttura societaria e dei procedimenti relativi alle varie aree della sua attività con notevole impiego di mezzi finanziari - soprattutto in termini di compensi attribuiti al personale interno ed ai consulenti esterni (su di che si rinvia a quanto sarà detto più avanti, *sub § 6.4*) -, è tuttora da attendersi il completamento delle misure di attuazione del d.lgs. 231/2001 nella forma di concreti provvedimenti coerenti con le finalità della legge, anche nel quadro delle recenti misure di riorganizzazione della struttura societaria⁶.

3.8. La Consulta giuridica

In seno alla struttura aziendale della Società ha operato fino ad oggi la Consulta Giuridica, organo interno di consulenza legale costituito nell’anno 2002 e composto fino al maggio 2005 da due magistrati amministrativi, un magistrato contabile e un avvocato dello Stato e successivamente da solo tre membri, a seguito di dimissioni del magistrato contabile.

La Consulta è dotata di una segreteria, alla quale attende un dipendente della Società.

Nel corso del 2005 tale organismo ha tenuto circa 20 sedute collegiali ed ha licenziato n. 14 pareri inerenti a questioni giuridiche, nonché n. 38 pareri su proposte di accordo bonario, formulate dai Responsabili Unici del Procedimento (RUP) ai sensi dell’art. 31 bis della legge Merloni (n. 109/94 e successive modifiche e integrazioni), per un totale di n. 52 pareri.

Per l’attività prestata è stato attribuito un compenso annuo di euro 70.000 al presidente e di euro 60.000 agli altri componenti.

3.9. Incarichi di consulenza e relativi costi. Rinvio.

La repentina trasformazione in società di capitali, avvenuta per decreto legge senza un’adeguata fase di approfondimento e preparazione su tutti gli effetti che ne sarebbero derivati, ha imposto all’ANAS di operare, in una misura che è venuta progressivamente riducendosi, facendo ricorso a professionalità esterne.

⁶ L’Alto Commissario di cui al § 3.7.2 nella propria relazione ha rappresentato la “totale inattività” dell’OdV.

Su tali aspetti e sui relativi costi operativi si rinvia a quanto viene più dettagliatamente esposto al successivo capitolo 6, § 6.4.

3.10. L' informatizzazione dei processi gestionali

Nel corso degli ultimi anni, in relazione alla sempre più pressante necessità di dotarsi di programmi informatici specifici, funzionali alle proprie esigenze operative, ANAS ha cercato di sviluppare una propria strategia di interventi. A partire dal 2004 questa strategia si è tradotta nell'avvio di attività propedeutiche alla realizzazione di tre progetti di grande interesse, di seguito descritti:

- a) *predisposizione dell'infrastruttura tecnologica e avvio di un sistema di Gestione Documentale e Protocollo elettronico.*

La relativa gara, approvata dal Consiglio di Amministrazione, si è svolta nel corso del 2004 ed ha portato all'aggiudicazione dell'appalto tra il dicembre 2004 e il gennaio 2005.

L'attivazione dell'infrastruttura HW/SW (centrale e periferica) per la Direzione Generale e 5 Compartimenti pilota è avvenuta nel primo semestre 2005. A regime il programma avrebbe dovuto coprire la gestione documentale della protocollazione e archiviazione sia cartacea sia ottica per circa 1.500.000 protocollazioni/anno e 8.000.000 di pagine/anno acquisibile dal sistema, con una progressiva espansione del sistema;

- b) *realizzazione del catasto elettronico delle strade*

La costituzione del catasto strade è imposta da disposizioni normative (art. 13 comma 6 e art. 226 del d.lgs. n. 285 del 30 aprile 1992 nuovo Codice della Strada, art. 402 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada dpR 16 dicembre 1992 n. 495, nonché il D.M. 1 giugno 2001 pubblicato in G.U. n. 5 del 07/01/2002) oltre che da evidenti esigenze sia organizzative, sia economico-finanziarie.

Il programma prevede l'individuazione dello stato di consistenza dello spazio stradale sull'intera rete gestita, la condivisione dei dati con l'intera struttura societaria, il confronto con i dati esistenti, la regolarizzazione di quanto non censito o abusivo, con attesi positivi riflessi sulle entrate finanziarie della Società e sulle attività di pianificazione e programmazione, con rilievi diretti sul campo, utili ad acquisire informazioni di dettaglio sui principali impianti costituenti

l'infrastruttura stradale (ponti, gallerie, impianti tecnologici, muri, accessi e cartelli segnaletici pubblicitari ecc.).

La banca dati che si otterrà dalle operazioni di rilievo servirà nella sua completezza a tutti i servizi della società resi disponibili attraverso la rete INTRANET per il proprio utilizzo;

- c) *progettazione ed implementazione applicativa e sistemistica per la realizzazione di un sistema ERP (progetto Anas-SAP).*

Il progetto è stato avviato in funzione dell'esigenza aziendale di un intervento sistematico integrale che, agendo su processi, sistemi, gestione e organizzazione, obblighi l'azienda nel suo complesso a rispettare le regole di controllo interno disegnate dal *management*, garantendo la certezza del trattamento dei dati e delle informazioni in modo esaustivo e tempestivo.

Una forte accelerazione verso la compiuta e generalizzata realizzazione del progetto all'interno della struttura operativa societaria è stata data nella seconda metà del 2006, tanto che all'inizio del 2007 era già operativa la prima fase del progetto⁷.

Il nuovo sistema informativo integrato è in atto utilizzato da circa 800 utenti distribuiti in tutta Italia, appartenenti ai processi Amministrazione e Finanza, Amministrazione e Gestione del Personale, Controllo di gestione, Approvvigionamento beni e servizi (acquisti), Gestione Patrimonio, Licenze e Concessioni (vendite).

In particolare, nel settore della gestione del personale sono già operativi dal gennaio 2007 i moduli relativi all'organigramma, alle annotazioni anagrafiche, alla rilevazione delle presenze ed alla gestione della retribuzione.

L'obiettivo è di realizzare un sistema informativo completo ed in grado di consentire la gestione integrata di tutti i cicli procedurali dell'azienda, con un livello di complessità e rigidità indubbiamente più elevato rispetto all'attuale, ma con attesi benefici in termini di maggiore completezza, accuratezza e tempestività delle informazioni, oltre che di intercomunicabilità dei diversi settori aziendali sotto il profilo informatico.

S'impone a tal fine il completamento del processo di cambiamento con l'integrazione funzionale tra tutti gli attuali sistemi informativi.

⁷ In data 10 gennaio 2007 si è tenuto un incontro di preparazione all'entrata in funzione del progetto Anas-SAP sul territorio, cui hanno partecipato il Presidente, i tre Condirettori generali, i membri del Comitato guida e del Gruppo di lavoro del Programma, i Capi Compartimento ed i Dirigenti amministrativi al fine di condividere con le diverse realtà territoriali i principali cambiamenti indotti dal nuovo sistema.

4. Attività gestionale

4.1. Attività di progettazione

Nel corso dell'esercizio 2005 il Cda ha complessivamente approvato n. 63 provvedimenti tra progetti e perizie di variante, comportanti un investimento complessivo di € 26.449,78 mln, di cui € 20.410,42 mln per lavori da appaltare, ivi compresi gli interventi da attivare, su base negoziale, ad opera delle concessionarie autostradali.

Di seguito si riportano gli interventi approvati dal CdA in termini di progetti preliminari (PP), definitivi (PD) ed esecutivi (PE) e di perizie di variante (PV).

Importi, in termini di impegni, dei progetti e delle perizie di variante e suppletive deliberati nel 2005

N.	C.d.A.	Natura Interventi		Importo	
		Tipo	Oggetto	Totale	Lavori
1	3.2.05	PV	SS 246 – Var. di Montecchio Maggiore s.a d..	4,89	0,28
2		PV	SS 495 – Prolungam. fino alla SP 45	1,21	0,66
3		PV	SS 319 – Var. abitato Serrone	0,49	0,31
4		PV	E 78 – Tratto Grosseto-Siena	2,20	2,00
5		PV	SS 500 – Var. Lonigo s. a d.	3,61	0
6		PV	SS 527 – Colleg. A SS 11	3,86	3,86
7		PV	SS 36 – Racc. Lecco e SP 61	4,23	1,82
8		PV	SS 81 – Adeguam. Penne e Passo Cordone	7,36	3,20
9	16.2.05	PV	Collegamento A6-A21 Tronco 2°	9,04	7,88
10		PV	SA-RC Tronco 3° Tratto 2° Lotto 1°	Senza aumento spesa	
11		PV	SA-RC Tronco 3° Tratto 2° Lotto 4°	Senza aumento spesa	
12		PV	Roma-Fiumicino 1° lotto	15,94	11,96
			Totale febbraio	52,83	31,41
13	1.3.05	PE	SS 24 – Attraversamento abitato Claviere	107,52	83,22
14	15.3.05	PV	Collegam. Autostradale A6-A21 Tronco 2	8,12	6,38
15		PP	SS 9 – Var di Piacenza	147,72	101,00
16		PP	SS 28 – Abitato Mondovì	73,71	54,17
17		PP	SS 4 – Adeguam. tra Passo Corese e Rieti	624,77	460,55
18		PP	Collegam. Porto di Ancona	472,10	312,25
19		PE	SS 36 – Attraversam. di Lecco e SP 61	49,46	33,79
			Totale marzo	1.483,40	1.051,36
			Totale progressivo	1.536,23	1.082,77
20	12.4.05	PV	Rac Aut. Val d'Aosta – 4 lotto	3,04	2,86
21		PV	A32 – Tratto Savoux-Bardonecchia	14,44	13,14
22		PE	A1 – Tratto Casalecchio-Sasso Marconi	54,37	35,01
			Totale aprile	71,85	51,01
			Totale progressivo	1.608,08	1.133,78
23	11.5.05	PP	Galleria Col di Tenda	168,28	125,23
24		PD	SS 4 – Gole del Velino	62,87	46,90
25	26.5.05	PP	SS 52 – Variante di Socchieve	49,15	35,59
26		PV	SS 16-613 – Variante abitato Lecce	35,53	22,66
27		PV	SS 125 – Tronco Tertenia-Tortolì	1,24	0,96
28		PV	SS 33 – Adeguamento carreggiata	3,6	2,4
29		PV	A18 – Siracusa – Gela	2,36	2,91
			Totale maggio	323,03	236,65
			Totale progressivo	1.931,11	1.370,43

(continua))

N.	C.d.A.	Natura interventi		Importo	
		Tipo	Oggetto	Totale	Lavori
30	16.6.05	PD	SS 275 – Adeguamento Maglie-S.M.di Leuca	201,41	128,42
31		PP	Tangenziale Lucca	498,14	371,35
32		PV	SS 617 – Adeguamento Pavia-Broni	1,61	0,79
33		PE	A51 – Tangenz. Est Milano	55,14	41,93
34		PV	A1 – Tratto Sasso Marconi-La Quercia	1,83	1,95
			Totale giugno	758,13	544,44
			<i>Totale progressivo</i>	<i>2.689,24</i>	<i>1.914,87</i>
35	13.7.05	PP	SS 51 – Variante Cortina d'Ampezzo	440,98	328,87
36		PV	SS 355 – Eliminazione frana	3,05	2,54
37		PV	SGC E78 – galleria Guinza	1,74	0,93
38		PV	A18 Siracusa-Rosolini	3,74	3,62
39		PE	A1 lotto Mugello	216,24	154,70
40		PV	RAV tronco Courmayeur-Morgeu	6,26	2,98
41	26.7.05	PP	SS 106 – Megalotto 8 -	2.573,69	1.967,97
42		PP	SS 106 – Megalotto 9	2.147,89	1.621,14
43		PP	SS 106 – Megalotto 10	3.211,11	2.471,57
44		PV	GRA – lotto 6	7,00	7,00
45		PV	SS 35 – Tangenziale nord Pavia	0,34	1,11
46		PP	E-45 E-55 Orte-Venezia	11.764,23	9.386,43
47		PD	A1 – Variante Valico lotti 6 e 7	570,62	452,11
48		PD	A24 – Villa Vormano-Teramo	136,05	120,22
49		PD	S.S.13 ripr. a seguito alluvione	72,80	55,09
			Totale luglio	21.155,74	16.576,21
			<i>Totale progressivo</i>	<i>23.844,98</i>	<i>18.491,08</i>
50	28.9.05	PE	ASR –5° macrolotto di 30Km	1.064,60	780,18
51		PV	G.R.A. – lotto 4°	0,60	2,64
52		PV	SS 340 – Variante di Menaggio	4,25	4,16
53		PV	SS 9 – Variante Fiorenzuola A.	2,90	0,70
54		PV	SS 15 – Collegam.autostradale	32,23	31,14
55		PE	A14 – Rimini-Pedaso	157,51	123,95
			Totale settembre	1.262,09	942,77
			<i>Totale progressivo</i>	<i>25.107,07</i>	<i>19.433,85</i>
56	25.10.05	PD	A4 – Variante Bernate-Ticino	192,03	150,06
57		PV	A1 – Orte-Fiano Romano	3,01	2,16
			Totale ottobre	195,04	152,22
			<i>Totale progressivo</i>	<i>25.302,11</i>	<i>19.586,07</i>
58	1.12.05	PE	A31 – Interconnessione A4-A31	75,15	57,57
59		PV	A15 – Viadotto Vigne	18,89	16,51
60		PD	Racc. Campogalliano-Sassuolo A22-SS 467	467,13	258,33
61	19.12.05	PE	SS 106 – Variante Palazzi	116,58	87,74
62		PV	GRA Roma	2,49	2,07
63		PE	Racc. tra A4 e Valtrompia	467,43	402,13
			Totale dicembre	1.147,67	824,35
			<i>Totale generale</i>	<i>26.449,78</i>	<i>20.410,429</i>

Detti interventi, suddivisi per tipologie, evidenziano i seguenti risultati:

Tipologie	N.	Importo	(in milioni di euro)
Progetti preliminari	12	22.171,77	
Progetti definitivi	7	1.702,91	
Progetti esecutivi	10	2.364,00	
Perizie di variante	34	211,10	
Totali	63	26.449,78	

Al 31 dicembre 2005 risultavano in corso n. 54 contratti di progettazione per un importo totale – comprensivo degli interventi approvati dal CIPE – di 72,4 mln/euro.

Sempre nel corso del 2005 la Società ha pubblicato n. 3 bandi di gara per progettazioni per un importo complessivo a base d'asta, soggetto a ribasso, di € 8.833.000 - uno dei quali peraltro, dell'importo di € 5.533.000, è stato successivamente annullato con provvedimento del Presidente Amministratore delegato del 10 gennaio 2006, talché l'importo si è ridotto ad euro 3.300.000 – ed ha proceduto alla stipula di n. 11 contratti di progettazione (compresi atti aggiuntivi) per un importo totale netto di euro 13.443.180.

A tali contratti sono da aggiungere n. 53 disciplinari in corso al 31 dicembre 2005 relativi a servizi tecnici per un totale di euro 2.518.642,54. Sempre nel corso del 2005, il CIPE ha approvato, a livello di progettazione preliminare o definitiva, n. 6 interventi ricadenti nel programma di cui alla legge 443/2001 (c.d. legge obiettivo)¹.

Dei contratti stipulati nel corso del 2005 quelli perfezionati *con la presenza del notaio* sono ammontati a n. 11, ivi compresi atti aggiuntivi, per un importo totale netto di euro 13.190.803,04.

In proposito va peraltro precisato che, ai sensi delle disposizioni relative al procedimento di gara di cui all'art. 112 del dPR 554/1999 e dell'art. 8 del d.M. LL.PP. n. 145 del 19 aprile 2000, le spese notarili relative alla stipula di contratti sono a carico dell'appaltatore.

Con specifico riferimento alle Società concessionarie, nel 2005 sono stati complessivamente approvati n. 126 progetti definitivi ed esecutivi per un valore totale di 1.486 mln/euro, come risulta dal seguente dettagliato prospetto, articolato per Società concessionarie, numero dei provvedimenti approvati e relativo importo complessivo.

¹ Si tratta del preliminare della BRE-BE-MI, del preliminare della Tangenziale est esterna Milano (TEM Spa), del definitivo del Raccordo autostradale SW di Brescia dell'A4 (Centropadane Spa), dei preliminari della III corsia VE-TS e del raccordo Villesse-GO dell'A4 (Autovie Venete Spa) e del preliminare del collegamento Campogalliano-Sassuolo (ANAS Spa).

(importi in milioni di euro)

Società concessionarie	N. provv. approvati	Importo complessivo
ATIVA S.p.a.	12	40,70
Autostrade per l'Italia s.p.a.	18	391,37
Autovie Venete s.p.a.	2	3,36
Autostrada del Brennero S.p.a.	13	48,94
Autostrada Brescia-Padova S.p.a.	11	424,08
Autocamionabile della Cisa S.p.a.	7	29,33
Consorzio per le Autostrade Siciliane	1	4,07
Autostrade Centropadane S.p.a.	3	13,42
Autostrada dei Fiori S.p.a.	6	56,12
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.a.	4	11,14
S.A.L.T. S.p.a.	11	42,90
Società Autostrade Meridionali S.p.a.	0	0,00
Società Autostrada Tirrenica S.p.a.	0	0,00
S.A.T.A.P. S.p.a. (Tronco A21)	7	81,51
Società Autostrade Valdostane S.p.a.	2	15,84
Milano Mare – Milano Tangenziali S.p.a.	2	55,80
S.I.T.A.F. S.p.a.	13	45,14
Tangenziale di Napoli S.p.a.	0	0,00
S.A.T.A.P. S.p.a. (Tronco A4)	2	7,33
Autostrada Torino - Savona S.p.a.	1	0,63
Autostrada Venezia – Padova S.p.a.	1	16,90
Traforo del Gran San Bernardo	0	0,00
Traforo del Monte Bianco	0	0,00
Strada dei Parchi S.p.a.	10	197,32
Pedemontana Lombarda S.p.a.	0	0,00
Totale	126	1.485,89

4.1.1. Perizie di variante e suppletive

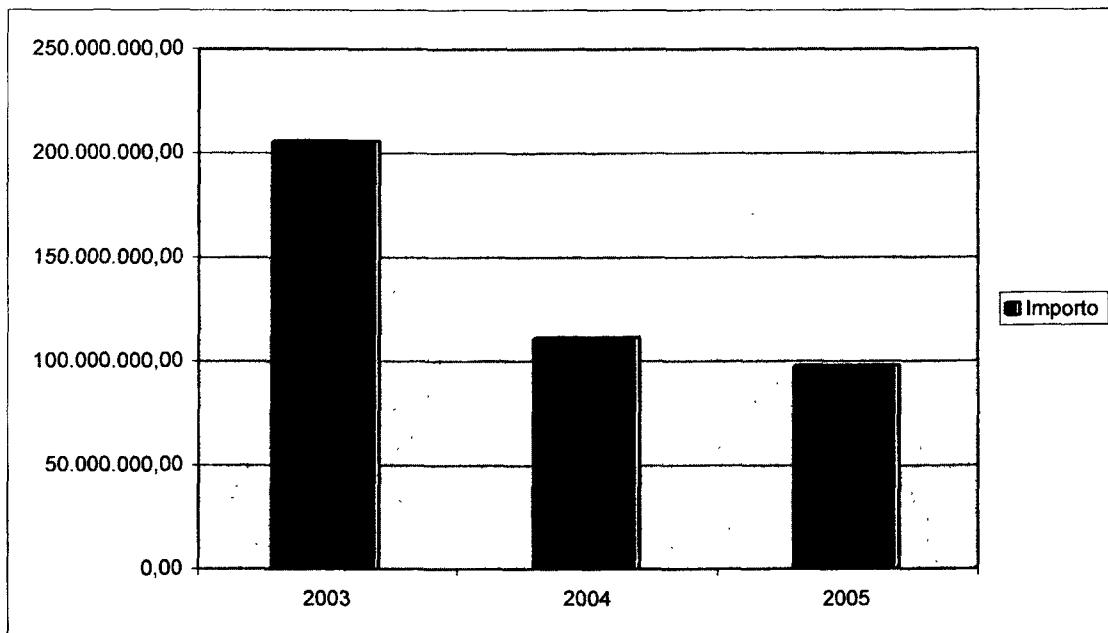
Nelle precedenti relazioni la Corte non ha mancato di raccomandare il massimo possibile contenimento del ricorso a perizie di variante e suppletive attraverso la rigorosa applicazione delle norme che le disciplinano, ed in particolare del dettato dell'art. 25 della legge 109/1994².

In proposito i dati forniti dalla Società sulle perizie di variante tecnica relative al triennio 2003-2005 evidenziano un *trend* di progressivo decremento, come può rilevarsi dalla seguente tabella e dal successivo grafico per istogrammi.

Anno	n. perizie	Importi	Variaz. %
2003	71	205.854.789,07	
2004	46	111.452.630,82	- 45,8%
2005	22	97.954.037,21	- 12,11

Fonte: Anas Spa.

² Cfr. § 5.10 e ss. della relazione 2003 e § 5.4 della relazione 2004.



Nel triennio 2003-2005 si è dunque determinato il fatto positivo di un minor ricorso a perizie suppletive e di variante. Ove peraltro, per una più precisa valutazione del fenomeno, si passi più correttamente a raffrontare il dato relativo all'ammontare delle perizie con quello dei rispettivi contratti, deve per contro constatarsi un incremento percentuale, determinatosi nel 2005 rispetto al 2004, del 4,80%, come risulta dalla seguente tabella.

Anno	Importo contratti (a)	Importo perizie (b)	Incidenza % (b/a)
2003	1.526.847.936,23	205.854.789,07	13,48
2004	1.030.260.575,00	111.452.630,82	10,82
2005	627.229.020,29	97.954.037,21	15,62

fonte: Anas.

Si raccomanda pertanto l'adozione di una prassi gestionale che valga a prevenire la necessità del ricorso a perizie successive alla progettazione delle opere e comunque ad accelerare la loro predisposizione ed approvazione.

In proposito si presenterebbe assai utile la previsione di un apposito *test a campione* da affidare al Servizio di *Internal Auditing*, come proposto nel maggio 2007 dall'Unità di missione di cui è stato fatto cenno più indietro.

Nel più recente periodo il nuovo vertice societario ha adottato varie iniziative tendenti ad incrementare il livello qualitativo dell'attività di progettazione.

In particolare, la Società ha provveduto in primo luogo a potenziare la Direzione Progettazione con l'obiettivo di dotarsi di una struttura in grado di gestire il ciclo completo delle attività: pianificazione, progettazione, controllo e validazione dei progetti.

In secondo luogo, la responsabilità della fase progettuale, limitata inizialmente ai soli interventi inclusi nella Legge Obiettivo, è stata successivamente estesa a tutte le progettazioni rientranti nella programmazione ordinaria di ANAS ed i cui lavori superino i 15 mln/euro.

I progetti vengono seguiti nelle varie fasi, dallo studio di fattibilità alla progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva – ivi compresa la verifica dei progetti esecutivi redatti dalle imprese appaltatrici -, fino all'approvazione dell'appalto da parte del Cda.

Tali attività sono svolte, oltre con risorse interne, anche mediante il ricorso a risorse esterne individuate mediante gare europee.

Per far fronte a tali attività la Direzione Progettazione opera, fin dal 2003, mediante un sistema di gestione per la qualità certificato UNI EN ISO 9001:2000.

In particolare, una delle attività più rilevanti in termini di risorse impegnate nella Direzione Progettazione è stata, a partire dal 2005, la verifica delle progettazioni eseguite dai contraenti generali e dagli affidatari di appalti integrati.

Tale evoluzione organizzativa ha portato da un lato al trasferimento delle competenze relative alla programmazione degli interventi ad un apposito Ufficio di pianificazione strategica e, dall'altro, all'ampliamento delle competenze della Direzione in materia di controllo tecnico della progettazione comprendendo anche le perizie di variante, il che ha consentito di pervenire ad un innalzamento del livello qualitativo dell'attività, dimostrato dal fatto che nel triennio 2003-2005 solamente il 2% delle perizie sottoposte all'approvazione del Cda hanno presentato errori progettuali, peraltro puntualmente denunciati dal RdP all'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici.

L'apposita Unità di missione incaricata, in seno alla Società, di formulare proposte migliorative dell'attività aziendale ex dpR 258/2004 ha ritenuto,

nella sua relazione finale del maggio 2007, che un miglioramento delle condizioni ad oggi maturate nell’attività di progettazione potrebbe derivare dall’applicazione degli articoli 95 e 96 del c.d. Codice dei contratti pubblici, i quali, nel recepire gli articoli 2 *ter*, 2 *quater* e 2 *quinquies* del d.l. 63/2005, convertito con modificazioni nella legge 109/2005, impongono la verifica preventiva dell’interesse archeologico in sede di progetto preliminare, ciò che vale a ridurre la possibilità di successive varianti ex art. 25, comma 1, lett. b-*bis*, della legge 109/1994, poi trasfusa nell’art. 132 del Codice. Tutto ciò “*prima dell’inizio delle procedure di affidamento*” (art. 112, comma 2, del Codice).

Essa ha altresì ritenuto, tra l’altro, che ANAS potrà ulteriormente sviluppare, anche mediante la definizione di apposite procedure, le attività di cui all’art. 71, comma 1, del dpR 554/1999 al fine di evitare il manifestarsi in corso d’opera di eventi sopravvenuti all’approvazione del progetto e riguardanti le aree interessate dai lavori, e ciò per il fatto che tale norma dispone che l’avvio delle procedure di scelta del contraente sia preceduto dall’acquisizione, da parte del RdP, dell’attestazione del direttore dei lavori in merito all’accessibilità delle aree e degli immobili interessati, all’assenza di elementi sopravvenuti rispetto agli accertamenti effettuati prima dell’approvazione del progetto ed alla conseguente realizzabilità del progetto in relazione alle condizioni del suolo e del sottosuolo.

4.2. Bandi relativi a gare di appalto

Dai dati forniti dal Sistema Informativo Lavori (S.I.L.) risulta che nel 2005 la Società ha pubblicato n. 1.231 bandi di gara – ivi compresi quelli a livello periferico – per un importo complessivo a base d’asta di 3.077,3 mln/euro, così territorialmente suddivise:

Gare bandite

(importi in migliaia di euro)

Compartimento	Importo 2004	Importo 2005	Diff. 2005-2004
Direzione Generale	4.017.048	2.474.000	-1.543.048
Ancona	30.325	14.406	-15.919
Aosta	8.033	5.599	-2.434
Bari	36.657	32.803	-3.854
Bologna	49.699	28.654	-21.045
Cagliari	63.317	29.141	-34.176
Campobasso	21.611	19.128	-2.483
Catanzaro	42.573	67.953	+25.380
Firenze	47.014	37.871	-9.143
Genova	6.980	5.984	-996
L'Aquila	44.130	24.845	-19.285
Milano	49.109	50.557	+1.448
Napoli	23.692	59.114	+35.442
Sicilia	117.819	84.672	-33.147
Perugia	17.813	14.239	-3.574
Potenza	19.721	15.778	-3.943
Roma	33.042	25.923	-7.119
Torino	48.147	28.887	-19.260
Trieste	19.652	10.223	-9.429
Venezia	31.344	47.550	+16.206
U.S. Cosenza	25.345	(*)	=
Totali	4.753.071	3.077.327	-1.650.399

Dati elaborati dalla Corte dei Conti su fonte ANAS, SIL.

(*) Dato non disponibile.

Il raffronto tra il dato 2005 e quello relativo al 2004 – quest'ultimo depurato del dato relativo all'U.S. di Cosenza, in quanto non disponibile l'omologo dato relativo al 2005 – evidenzia in termini assoluti una diminuzione di 1.650,399 mln/euro, pari al 34,91%.

4.3. Gare aggiudicate

Le gare aggiudicate nell'anno 2005, in sede sia centrale sia periferica, hanno raggiunto l'importo lordo complessivo di 6.022,7 mln/euro, così territorialmente suddiviso:

Gare aggiudicate

(importi in migliaia)

Compartimento	Importo 2004	Importo 2005	Diff. 2005-2004
Direzione Generale	4.879.517	5.254.000	374.483
Ancona	33.263	14.855	-18.408
Aosta	8.805	6.841	-1.964
Bari	71.936	35.320	-36.616
Bologna	70.736	43.614	-27.122
Cagliari	47.565	38.852	-8.713
Campobasso	21.789	16.138	-5.651
Sez. di Catania	-	11.780	11.780
Catanzaro	68.493	44.622	-23.871
Firenze	44.452	54.851	10.399
Genova	6.576	17.920	11.344
L'Aquila	31.068	42.834	11.766
Milano	52.203	56.204	4.001
Napoli	16.589	114.016	97.427
Palermo	76.255	26.558	-49.697
Perugia	25.784	19.790	-5.994
Potenza	21.474	19.914	-1.560
Roma	34.177	41.349	7.172
Torino	50.912	35.895	15.017
Trieste	22.763	15.056	-7.707
Venezia	33.810	43.884	10.074
US. Cosenza	24.164	43.036	18.872
US. Palermo	101.337	25.338	-78.999
totale	5.743.668	6.022.667	278.999

Dati elaborati dalla Corte dei Conti su fonte ANAS, SIL.

4.4. Contratti stipulati

Sempre sulla base dei dati forniti dal SIL dell'ANAS sono state acquisite le seguenti risultanze.

Nell'anno 2005 sono stati stipulati complessivamente, in sede sia centrale sia periferica, n. 8.648 contratti di appalto per un importo complessivo di 6 milioni di euro relativo a tutte le tipologie: dalle progettazioni delle opere al loro affidamento, alla loro manutenzione, ai servizi ed alle forniture.

Di seguito si riportano gli importi degli affidamenti ripartiti per ufficio periferico compartmentale:

(importi in migliaia)

Compartimento	N.	Importo
Ancona	290	30.443
Aosta	72	5.281
L'Aquila	494	40.850
Bari	333	31.980
Bologna	422	42.473
Cagliari	955	50.013
Campobasso	163	39.180
Sez. Stacc. Catania	208	22.737
Catanzaro	227	47.983
Firenze	636	49.237
Genova	74	18.800
Milano	530	71.988
Napoli	394	96.158
Palermo	438	39.664
Perugia	400	14.747
Potenza	344	20.601
Roma	411	41.464
Torino	272	51.802
Trieste	294	23.927
Venezia	532	43.486
US. Cosenza	542	32.439
US. Palermo	490	84.084
Totali	8.521	899.337

Quanto alla Direzione Generale, i contratti sottoscritti sono stati n. 127 per un importo complessivo di euro 5.146.557.990,52.

4.5. Ritardi nel pagamento dei SAL

Ad inizio dell'anno 2006 ANAS, avendo impiegato la quasi totalità dell'ultima erogazione di dicembre 2005 (1.100 mln/euro) per rimborsare i finanziamenti in essere, ha immediatamente reso edotti il Ministero vigilante e l'azionista del permanere della situazione di incertezza finanziaria connessa all'impossibilità di far fronte ai pagamenti in sospeso relativi sia alla produzione degli investimenti dell'anno 2005 nei confronti dei fornitori terzi, sia alla produzione degli investimenti dell'anno 2006.

Le uniche erogazioni da parte dell'azionista della quale ANAS ha usufruito nel corso dell'anno 2006 sono quelle relative all'inizio del mese di febbraio 2006 (euro 100 milioni) e a metà maggio 2006 (810 mln/euro).

Tali importi sono stati utilizzati in gran parte per "smaltire" pagamenti relativi a produzioni di investimento dell'anno 2005.

Si raccomanda, comunque alla Società di far sì che l'avvio e l'esecuzione dei lavori sia costantemente supportato dalla necessaria copertura finanziaria.

4.6. Penali e premi di accelerazione dei lavori

Il Regolamento sui lavori pubblici, approvato con dPR 21 dicembre 1999,

n. 554, prevede all'art. 117 l'applicazione di penali per ritardata ultimazione dei lavori da parte dell'impresa esecutrice nella misura prevista tra lo 0,3 e l'1 per mille dell'importo netto contrattuale e comunque non superiore al 10% di detto importo.

Per converso il nuovo Capitolato generale di appalto, approvato con D.M. 19 aprile 2000, n. 145, prevede all'art. 23 il riconoscimento di un premio di accelerazione qualora la ditta appaltatrice termini l'opera in anticipo rispetto al termine contrattuale; la norma rinvia ai criteri stabiliti per il calcolo della penale.

4.7. Lavori, sicurezza e manutenzione delle strade

L'attività inerente alla progettazione e direzione dei lavori, alla sicurezza ed alla manutenzione delle strade e autostrade è stata svolta nel corso del 2005 dalla D.C. Lavori, la quale ha intensificato le attività di controllo sui lavori in corso di esecuzione.

Nel 2005 risultavano aperti n. 756 cantieri per un importo di 7.782,3 mln/euro, dei quali per nuove opere n. 222 pari a 6.881,5 mln/euro e per opere in manutenzione n. 534 pari a 900,8 mln/euro.

I lavori finalizzati alla sicurezza stradale (art. 15 legge 166/2002) ammontavano nel 2005 a n. 214 per un totale di 483 mln/euro. Di questi nel corso dell'esercizio sono stati approvati n. 35, pubblicati n. 48, aggiudicati 54, consegnati 41 ed ultimati n. 15 per 11,9 mln/euro.

Inoltre a cura della competente D.C. Lavori è stata eseguita la ricognizione degli interventi necessari a garantire la sicurezza in galleria, ammontati nel 2005 a n. 27 per un importo di 149,9 mln/euro. La stessa ha altresì proceduto all'approvazione di n. 11 progetti per complessivi 6,5 mln/euro di appalti.

Il monitoraggio e l'ottimizzazione dei flussi di traffico sono stati realizzati con l'attività della Sala operativa nazionale (SON) in sinergia con le Sale Operative Compartimentali (SOC), entrambe munite di linea telefonica satellitare e dotate di circa 1.500 operatori. Trattasi di un vero e proprio sistema (c.d. di «Infomobilità») di raccolta di informazioni sulla viabilità nazionale in tempo reale mediante la rete privata cellulare.

Per l'emergenza neve ANAS ha impegnato nel 2005 2.955 uomini e 1.427 mezzi, in coordinamento con Polizia stradale e Protezione civile.

4.8. Adempimenti connessi alla legislazione antimafia

4.8.1. In merito all'osservanza, da parte della Società, degli adempimenti prescritti dalla legislazione antimafia giova richiamare preliminarmente la relativa disciplina normativa ed in particolare:

- l'art. 10 *sexies* della legge 31 maggio 1965, n. 575 e successive modifiche ed integrazioni, laddove dispone che «*per i contratti concernenti obbligazioni a carattere periodico o continuativo per forniture di beni o servizi, la certificazione deve essere acquisita per ciascun anno di durata del contratto*»;
- l'art. 4 del d.lgs. 8 agosto 1994, n. 490, laddove pone limiti ai valori disposti dalle direttive comunitarie in materia di appalti di opere pubbliche, di servizi pubblici e di pubbliche forniture, ha ribadito che le pubbliche amministrazioni devono acquisire le informazioni «[....] *prima di rilasciare o consentire le concessioni o erogazioni*»;
- l'art. 10 del D.P.R. 3 giugno 1998, n. 252, il quale, nel limitare anch'esso la richiesta di documentazione ai soli atti il cui valore sia pari o superiore a quello determinato dalle direttive comunitarie nelle varie fattispecie, dispone che i soggetti interessati debbono acquisire le informazioni quanto meno «[....] *prima di rilasciare o consentire le concessioni o erogazioni indicate nell'art. 10 della legge 31 maggio 1965 n. 575*».

Tanto premesso, dall'esame delle risposte fornite al Magistrato delegato della Corte a fronte di apposita richiesta istruttoria si rileva quanto segue:

- a) la Direzione Centrale Autostrade e Trafoni afferma che gli accertamenti sono svolti direttamente ed in piena autonomia dalle Società concessionarie.

Al riguardo va comunque segnalata l'esigenza che la Direzione Autostrade, nell'esercizio dell'attività del controllo gestionale, prudenzialmente si accerti che siano adottati gli adempimenti previsti dalla legislazione *de qua* con particolare riferimento all'osservanza dell'art. 10 *sexies* della legge n. 575/1965 e dell'art. 10 del D.P.R. 3 giugno 1998, n. 252, in relazione al pagamento dei corrispettivi dovuti per lavori e forniture di beni e servizi;

- b) il Compartimento del Piemonte con sede in Torino, esplicitamente dichiara che non vengono proposte specifiche richieste da parte del responsabile del procedimento in occasione dell'emissione dei SAL;
- c) la Direzione Regionale per la Sicilia non fa alcun riferimento al rispetto

degli adempimenti dovuti nel momento delle erogazioni;

- d) la Direzione Grandi Infrastrutture del Mezzogiorno ha trasmesso una copia del «Protocollo d'intesa» stipulato con la Prefettura di Reggio Calabria per prevenire il tentativo di infiltrazione della criminalità organizzata nei cantieri, nella quale, però, non si rileva se venga osservato il disposto ex art. 10 *sexies* della legge n. 575/1965, ovvero quello dell'art. 10 del D.P.R. n. 252/1998;
- e) la Direzione Centrale Lavori afferma che «nell'ipotesi di pagamento della rata di acconto riferita al SAL maturato non viene acquisita una nuova documentazione secondo quanto previsto dall'art.2 comma 2, del D.P.R. 252/98 che consente alla stazione appaltante di adottare il provvedimento richiesto e gli atti conseguenti o esecutivi, compresi i pagamenti, anche se il provvedimento o gli atti sono perfezionati o eseguiti dopo che sia scaduto il periodo di validità della stessa documentazione»

In ordine a tale ipotesi, prevista dal comma 2 dell'art. 2 del D.P.R. n. 252/1998, è da ritenere che il lasso di tempo vada riferito al periodo che intercorre tra l'adozione di ogni singolo provvedimento definitivo, per il quale risulta presentata la certificazione antimafia, e il conseguente relativo pagamento a chiusura di un definito iter negoziale. Non è da condividere, pertanto, l'avviso che non vada richiesta più alcuna certificazione antimafia per tutto il periodo di tempo che matura dall'avvio del rapporto negoziale inerente alla realizzazione di opere pubbliche fino all'approvazione del collaudo, periodo, che, come è noto, si può protrarre per diversi anni. Siffatto comportamento violerebbe l'art. 10 *sexies* della ripetuta legge n.575/1965, l'art. 4 del D.Lgs. n. 490/1994 - a cui seguì la nota del Ministero dell'Interno n. 559/LEG/240/514.3 del 14 dicembre 1994 per l'applicazione procedurale – e, successivamente, l'art. 10 del D.P.R. n. 252/1998;

- f) la Direzione Centrale Strategie e Finanze, cui spetta l'onere del pagamento di importi rilevanti per gli stati di avanzamento lavori, nel confermare la propria correttezza nel controllo amministrativo-contabile dei documenti, afferma che non risulta trasmessa, in allegato ai S.A.L., nessuna certificazione antimafia in quanto viene trattenuta agli atti del Direttore dei Lavori.

Al riguardo sarebbe sufficiente allegare in copia la certificazione

annuale antimafia o una dichiarazione del Responsabile del Procedimento ovvero del Direttore dei Lavori che attesti la sussistenza della certificazione richiesta;

g) il Compartimento della viabilità per il Lazio con sede in Roma, è stato l'unico Ufficio a dichiarare che «alle erogazioni del pagamento dei SAL si provvede alla verifica che sia stata acquisita la certificazione antimafia».

4.8.2. In una prospettiva più ampia di interventi contro la criminalità in genere, nel corso del 2005 è proseguita l'iniziativa, avviata dalla Società nel precedente esercizio, di collaborare con le locali Prefetture nella stesura e nell'applicazione, d'intesa con le forze di polizia, di appositi «protocolli di legalità» al fine di prevenire, o quanto meno ridurre, il pericolo di infiltrazioni malavitose nei pubblici appalti e nei cantieri stradali.

In vista del conseguimento di questi fini, gli accordi con i Prefetti prevedono i seguenti adempimenti:

- clausole da inserire negli atti di gara e nei contratti per garantire una rapida e corretta esecuzione delle opere;
- tempestiva comunicazione dei bandi di gara;
- invio degli elementi identificativi delle ditte partecipanti;
- comunicazione dell'impresa aggiudicataria;
- elenco delle ditte subappaltatrici.

4.8.3. Alla luce di quanto sopra considerato ed al fine di conseguire una corretta ed uniforme applicazione della normativa da parte di tutti gli uffici interessati, la Corte richiama comunque l'attenzione della Società sulla necessità di una puntuale applicazione delle disposizioni di legge.

4.9. Stato delle opere sulla rete autostradale in gestione diretta ANAS

A conclusione del presente capitolo si riporta di seguito una succinta descrizione dello stato delle opere eseguite, o in corso di esecuzione, sulla rete autostradale in gestione diretta da parte di ANAS, la quale al 31 dicembre 2005 comprendeva 890,3 km di tratte a libera circolazione di cui al seguente prospetto:

Tratte gestite	Km rete
Salerno-Reggio Calabria A3	443,4
Palermo-Catania A19	193,8
Palermo-Mazara del Vallo A29 (*)	119,0
Grande Raccordo Anulare di Roma	68,2
Alcamo-Trapani A29	47,4
Roma-Fiumicino	18,5
Totale	890,3

(*) compreso raccordo per Punta Raisi.

Nel dettaglio:

a) Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria

L'intervento di ammodernamento e di adeguamento dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria per una lunghezza di circa 443 km è stato originariamente suddiviso in 77 lotti.

Avviata la progettazione nel 1996, tra il 1997 e il 2002 sono stati affidati i lavori relativi a circa 200 km di autostrada, mentre i restanti 243 km sono stati accorpati in 7 macrolotti da affidare a Contraente Generale, 3 lotti tramite appalto integrato e 1 lotto con appalto tradizionale.

L'intera opera ammonta ad un valore di € 8,7 mld, di cui al 31 dicembre 2005 risultavano finanziati, per un totale di € 6.060 milioni, sia gli interventi in esecuzione sia quelli in fase di appalto.

Risultano complessivamente previsti n. 47 interventi suddivisi in 7 macrolotti e 40 lotti; attualmente i lavori ultimati, in corso o in appalto impegnano 320 Km. pari a circa il 73,5% dell'intero tracciato dell'autostrada.

Al 30 giugno 2006 dei complessivi km. 320 previsti risultavano ultimati e utilizzabili km. 121, per i rimanenti si ipotizza un tempo di realizzazione, con aperture graduali, tra il secondo semestre 2006 e fine 2009.

Con specifico riguardo ai n. 7 macrolotti previsti, alla data del 30 giugno 2006 si presentava il seguente quadro:

Macrolotto n. 1

E' compreso tra il Km 53+800 (svincolo di Sicignano degli Alburni incluso) ed il Km 82+330 (svincolo di Atena Lucana escluso), ha un'estensione complessiva di 28,530 Km per un importo netto dell'investimento pari a 597 milioni di euro.

In data 17 ottobre 2003 è avvenuta la consegna delle attività e dei lavori al Contraente Generale aggiudicatario e la loro ultimazione è prevista per

la seconda metà del 2007.

Dopo la consegna e espletate le attività propedeutiche (espropri, bonifiche belliche, eliminazione interferenze, autorizzazioni antimafia, etc.) i cantieri di lavoro hanno avuto concreto inizio nella primavera del 2004 ed, al marzo del 2006, i lavori sono in corso su tutta l'estesa del Macrolotto ed hanno raggiunto la produzione di circa 190 milioni di euro.

Macrolotto n. 2

E' compreso tra il Km 108+000 (svincolo di Padula-Buonabitacolo escluso) ed il Km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso), ha un'estensione complessiva di 31,000 Km e l'importo lordo dell'investimento è pari a 1.038,986 milioni di euro, finanziati nella seduta CIPE del 22 marzo 2006.

I lavori sono oggetto di una gara bandita all'inizio dell'anno 2005 ed in via di conclusione.

Macrolotto n. 3

E' compreso tra il Km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso) ed il Km 206+500 (svincolo di Tarsia escluso), ha un'estensione complessiva di 67,500 Km e l'importo lordo di massima dell'investimento è pari a 1.121,476 milioni di euro.

E' in corso di avanzata esecuzione la progettazione definitiva a cura della Direzione Centrale di Programmazione e Progettazione dell'ANAS, progettazione che verrà sottoposta all'approvazione del CIPE per il finanziamento.

Macrolotto n. 4

E' a sua volta suddiviso in due distinti macrolotti, denominati 4a e 4b.

Macrolotto 4a

E' compreso tra il Km 259+700 (svincolo di Cosenza escluso) ed il Km 286+000 (svincolo di Altilia-Grimaldi incluso), ha un'estensione complessiva di 26,300 Km e l'importo lordo di massima dell'investimento è pari a 531,500 milioni di euro.

E' in corso di avanzata esecuzione la progettazione definitiva a cura della Direzione Centrale di Programmazione e Progettazione dell'ANAS, progettazione che verrà sottoposta all'approvazione del CIPE per il finanziamento.

Macrolotto n. 4b

E' compreso tra il Km 286+000 (svincolo di Astili-Grimaldi escluso) ed il Km 304+200 (svincolo di Falerna incluso), ha un'estensione complessiva di

18,200 Km e l'importo lordo dell'investimento è pari a 444,801 milioni di euro.

I lavori, sono oggetto di una gara aggiudicata in data 28 dicembre 2005 ed è in corso di stipula il contratto di affidamento.

Macrolotto n. 5

E' compreso tra il Km 393+500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) ed il Km 423+300 (svincolo di Scilla escluso), ha un'estensione complessiva di 29,800 Km e l'importo netto dell'investimento è pari a 1.033,554 milioni di euro.

In data 12 luglio 2004 è avvenuta la consegna delle attività al Contraente Generale aggiudicatario e la loro ultimazione è prevista per la fine dell'anno 2008.

Dopo la consegna, espletate le attività propedeutiche (espropri, bonifiche belliche, eliminazione interferenze, autorizzazioni antimafia, etc.) ed approvato il progetto esecutivo redatto dal Contraente Generale, i cantieri di lavoro sono stati attivati all'inizio del 2006 e sono in corso su parte dell'estensione del Macrolotto.

Macrolotto n. 6

E' compreso tra il Km 423+300 (svincolo di Scilla incluso) ed il Km 442+920 (svincolo di Reggio Calabria incluso), ha un'estensione complessiva di 19,620 Km e l'importo netto dell'investimento è pari a 601,026 milioni di euro.

In data 21 aprile 2005 è avvenuta la consegna delle attività al Contraente Generale aggiudicatario per lavori, la cui ultimazione è prevista per la fine dell'anno 2009.

Risultano in corso le attività propedeutiche (espropri, bonifiche belliche, eliminazione interferenze, autorizzazioni antimafia, etc.) e la redazione del progetto esecutivo da parte del Contraente Generale.

b) Grande Raccordo Anulare di Roma (GRA)

L'intervento in corso d'esecuzione sul GRA-QNO, previsto dalla Legge Obiettivo, comprende n. 8 lotti di lavori per un totale di 18,35 km d'Autostrada ammodernata, con una spesa complessiva di euro 553.011.993,07.

Oltre al sopra indicato importo si devono aggiungere gli oneri delle tre perizie in corso di redazione o approvazione oltre al progetto di completamento per la realizzazione del "tappeto frenante" dal km 0+000

al km 9+900 per un importo complessivo di euro 32.403.934,46, di cui euro 4.115.859,66 a carico del Comune di Roma.

L'adeguamento previsto consiste nell'ampliamento della sezione stradale a tre corsie per senso di marcia, più una corsia d'emergenza (ml 3,75, 3,75, 3,75 + ml 3,50) e spartitraffico di ml 4,00 per una larghezza complessiva di m 33,50, oltre all'adeguamento del tracciato alle "Norme Funzionali e Geometriche per la Costruzione delle Strade" del 2000, divenute poi cogenti con D.M. 5 novembre 2001.

Nel tratto interessato dall'intervento, sono previsti, oltre all'ammodernamento di quelli esistenti ulteriori 2 svincoli a servizio della viabilità cittadina.

Al giugno 2006 risultavano aperti al traffico 4 lotti, mentre per i rimanenti lo stato di avanzamento dei lavori è tra il 20% e il 52% del totale.

c) Autostrada Roma-Fiumicino

La realizzazione della viabilità ordinaria accessoria all'Autostrada Roma - Aeroporto Internazionale Leonardo da Vinci per l'adeguamento del sistema viario tra la Capitale ed il Litorale è regolata da apposita convenzione stipulata tra il Comune di Roma e l'ANAS S.p.A. in data 1° ottobre 2002.

La stessa prevede che la realizzazione delle opere è finanziata dal Comune di Roma per la quota parte di opere ad esso imputabili, circa il 62,679%, e la parte rimanente del 37,321% dall'ANAS.

L'importo complessivo dell'opera è di euro 85.281.164,44.

Alla data del 31 dicembre 2005 lo stato di avanzamento dei lavori, in base ai dati desumibili dal SIL, era pari al 35 per cento, salito al 64 per cento al 30 giugno 2006.

Il progetto prevede la realizzazione di due carreggiate che, distaccandosi dal G.R.A., affianchino sui due lati per circa 5 km l'Autostrada, connettendosi in vari punti, tramite rampe, alla stessa ed alla viabilità locale.

Nel tratto terminale la nuova viabilità accessoria mette in relazione l'Autostrada con il centro della Nuova Fiera di Roma.

d) Autostrada Palermo-Catania A19

Per lavori di manutenzione straordinaria sono stati previsti n.2 interventi, di cui il primo per 8.422.000 euro risulta ultimato ed il secondo per 34,339 mln/euro è in corso d'appalto.

Per lavori di risanamento strutturale del viadotto Fichera, importo previsto 21.577.000 euro, l’Ufficio Speciale di Palermo sta rivisitando la progettazione esecutiva.

Nel corso del 2005 sono stati ultimati n.5 interventi per lavori funzionali per complessivi 17.850.000 euro.

Inoltre i lavori di messa in sicurezza mediante interventi di pavimentazione tra il Km.112+500 e 141+200, importo previsto 3,549 mln/euro, e tra i Km. 141+900 e 192+800, importo previsto 3,948 mln/euro, sono entrambi in fase d’appalto, peraltro subordinatamente alla determinazione delle entità delle risorse disponibili.

Infine per i lavori di riqualifica del tratto dal Km.0+000 al Km.39+000, compreso il raccordo per Via Giafar – A19, è in corso l’appalto per un importo previsto di 3.848.000 euro.

e) Autostrada Palermo-Mazara del Vallo A29

Nel corso del 2005 per lavori funzionali sono stati ultimati n. 5 interventi per complessivi 17.850.000 euro.

f) Autostrada Alcamo-Trapani A29

Nel corso del 2005 per lavori funzionali è stato ultimato un intervento per 3.950.000 euro.

5. Il sistema concessorio e i relativi esiti gestionali

5.1. Quadro generale delle concessionarie

Il servizio autostradale in regime di concessione di costruzione e gestione è gestito in Italia da n. 26 società, la più importante delle quali è Autostrade per l'Italia s.p.a., facente capo alla holding Autostrade s.p.a.

Se ne fornisce di seguito l'elenco in ordine di chilometraggio al 31 dicembre 2005.

Società concessionarie	Km. di esercizio
Autostrade per l'Italia spa	2.866,9
Autostrada del Brennero	314,0
Strada dei Parchi	281,4
Consorzio Autostrade Siciliane	267,4
Milano Serravalle - Milano Tangenziali spa	183,9
Autostrada Brescia-Padova spa	182,5
Autovie Venete spa	182,5
SATAP spa Tronco A21	164,9
SALT Ligure Toscana spa	150,3
ATIVA spa	150,1
SATAP spa Tronco A4	119,5
Torino-Savona spa	116,3
Autostrada dei Fiori spa	113,4
Autocamionale della Cisa spa	101,0
Autostrade Centro Padane spa	85,6
SITAF spa (Traforo del Frejus)	79,1
Soc. Autostrade Valdostane spa (SAV)	67,4
Autostrade Meridionali spa (SAM)	57,3
Autostrada di Venezia e Padova spa	41,8
Società Autostrada Tirrenica spa (SAT)	36,6
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta spa (RAV)	27,1
Tangenziale di Napoli spa	19,6
Traforo del Monte Bianco spa	5,8
Traforo del Gran San Bernardo spa	5,8
Pedemontana Lombarda	0,0
Brebemi Spa	0,0
Totale	5.620,2

fonte: ANAS, D.C. Autostrade e Trafori.

Il quadro delle concessionarie è, ovviamente, in continua trasformazione per effetto di nuovi affidamenti, del perfezionamento di operazioni societarie ovvero della stipula di atti aggiuntivi alle originarie convenzioni.

Nel 2005 è proseguito l'aggiornamento quinquennale dei piani finanziari (previsto dall'art. 12 della convenzione-tipo) per n. 15 concessionarie, cui si sono aggiunte altre 2 nel corso del 2006, sulla base della direttiva del Ministero vigilante del 9 dicembre 2005¹.

5.2. Evoluzione della disciplina normativa in materia di concessioni autostradali

- 5.2.1. Le gravi vicende intervenute nell'aprile 2006 nel rapporto tra ANAS Spa e Autostrade Spa, giunte fino al punto di mettere in discussione l'intero impianto concessionario italiano nel settore autostradale, impongono di ripercorrere, sia pure in forma sintetica, le varie tappe che hanno portato alla genesi ed all'evoluzione di quell'impianto.

La nascita del sistema concessionario nel settore autostradale va fatta risalire all'art. 16 della legge 24 luglio 1961 n. 729, attributiva della concessione di un considerevole numero di tratte autostradali ad Autostrade Spa, una società del gruppo IRI, il quale vi deteneva una partecipazione maggioritaria pari al 51%.

La società Autostrade era tenuta a devolvere allo Stato "*il gettito complessivo dei diritti di pedaggio delle autostrade concesse*" al netto delle spese di esercizio da fissarsi in misura forfetaria in sede di convenzione in relazione all'ammontare dei contributi concessi dallo Stato. Analogi obblighi incombeva sulle altre concessionarie.

Sostanziali innovazioni al regime concessionario per le concessionarie diverse da Autostrade Spa sono derivate dalla successiva legge 28 aprile 1971 n. 287, il cui art. 1 stabiliva che a titolo di canone di concessione queste dovessero versare allo Stato "*i diritti di pedaggio effettivamente e complessivamente introitati*", dedotte le spese di esercizio e gli oneri finanziari e tributari, nonché gli ammortamenti, gli accantonamenti e il dividendo al capitale, riconoscendo inoltre la garanzia dello Stato per i mutui e le obbligazioni emesse dalle concessionarie costituite in consorzi o spa a prevalente capitale pubblico e aventi come scopo statutario "*esclusivamente la costruzione e l'esercizio delle autostrade assentite in concessione*".

Di rilievo è stata successivamente la legge 23 dicembre 1992 n. 498, la quale ha attribuito al CIPE il compito di emanare direttive per la concessione delle garanzie dello Stato su mutui e obbligazioni e per la

¹ La direttiva prevede integrazioni della convenzione per una migliore attuazione del rapporto concessionario.

revisione delle convenzioni e delle tariffe autostradali, sancendo inoltre l’obbligo della certificazione del bilancio (art. 11).

Si giunge così alla legge 24 dicembre 1993 n. 537, con la quale sono state sancite “*la natura privata dell’attività svolta dalle società concessionarie*” e “*l’esclusione della garanzia dello Stato per la contrazione dei mutui*” (art. 10, comma 8). Essa ha inoltre innovato al regime dei canoni, la cui misura non era più correlata ai risultati di esercizio, bensì ai “*proventi netti da pedaggio*”: 0,5% per i primi tre anni e 1% per gli anni successivi (ivi, comma 3).

La stessa norma è intervenuta specificamente su Autostrade Spa, disponendo l’abrogazione delle norme che imponevano all’IRI di detenerne la maggioranza delle azioni e di quelle che limitavano l’oggetto sociale della stessa Autostrade Spa, stabilendo che “*la costruzione e la gestione delle autostrade*” deve esserne “*l’oggetto sociale principale*”. Si apriva in tal modo la strada alla privatizzazione di Autostrade Spa, cui è dedicato il paragrafo che segue.

5.3. Il processo di privatizzazione di Autostrade Spa e la successiva evoluzione del rapporto concessorio con ANAS Spa in forza del IV atto aggiuntivo all’originaria convenzione

5.3.1. Le recenti vicende, tuttora in corso, che hanno interessato Autostrade Spa fanno ritenere opportuno un pur breve *excursus* sul processo di privatizzazione della Società.

In proposito giova premettere che con delibera del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 1997 vennero fissati i criteri e le modalità di tale privatizzazione, da realizzare sia mediante un’offerta pubblica di vendita, al fine di creare una società a proprietà diffusa, sia con il ricorso alla trattativa diretta per la costituzione di un gruppo stabile di azionisti di riferimento, in possesso di requisiti di idonea capacità imprenditoriale.

In concreto, venne seguito un percorso articolato in due fasi distinte e parallele:

- preventiva costituzione di un azionariato stabile, acquirente di una quota massima del 30% del capitale di Autostrade Spa (soglia OPA), ottenuta mediante pubblicazione dell’avviso di sollecitazione delle manifestazioni di interesse;
- successiva realizzazione di una offerta globale sui mercati, attraverso una OPV in Italia ed un contestuale collocamento istituzionale rivolto ad

investitori italiani ed esteri.

Tale adempimento è stato peraltro preceduto da un periodo non breve, caratterizzato da un'intensa attività politica, legislativa ed amministrativa, ciò in quanto la legge n. 474 del 1994 aveva previsto all'art. 1 *bis* la creazione di autorità amministrative indipendenti cui affidare "la regolazione delle tariffe e il controllo di qualità dei servizi di rilevante interesse pubblico" allorquando, come in questo caso, oggetto di cessione da parte dello Stato fossero "partecipazioni dirette o indirette di società operanti nei settori dei servizi pubblici". E ciò senza dire che l'art. 2 riconosceva allo Stato il diritto di introdurre negli statuti delle società esercenti servizi pubblici i c.d. "poteri speciali" (*alias "golden share"*) a tutela degli obiettivi della politica economica nazionale.

Sul problema è successivamente intervenuto il Consiglio di Stato con due pareri, con il primo dei quali (n. 530 del 20 settembre 1995) affermava che la costituzione di autorità indipendenti era da ritenersi necessaria nel solo caso in cui il processo di privatizzazione avesse portato lo Stato a perdere il controllo della società interessata, mentre con il secondo (n. 2228 del 9 ottobre 1996) chiariva che l'anzidetta costituzione era da ritenersi necessaria soltanto nel caso in cui lo Stato, oltre a cedere il controllo della società titolare dei servizi pubblici, si fosse avvalso dei "poteri speciali" di cui si è detto.

A seguito di tali pareri in data 4 agosto 1997 venne sottoscritta tra ANAS ed Autostrade Spa una nuova convenzione, con la quale lo Stato rinnovava a quest'ultima la concessione fino al 31 dicembre 2038. Con essa la concessionaria - la quale in quel momento era ancora partecipata al 51% dall'IRI, ma operava ormai in regime di diritto privato (cfr. *retro*, § 5.2) - s'impegnava ad eseguire investimenti per 17.500 miliardi di lire, pari a circa 9,80 miliardi di euro.

Nel piano finanziario allegato alla convenzione la concessionaria si impegnava, tra l'altro, ad investire un importo pari a 4,9 miliardi di euro.

Da allora si sono determinati, per varie cause, ritardi nella realizzazione degli investimenti, ai quali si accennerà più avanti (cfr. § 5.3.2).

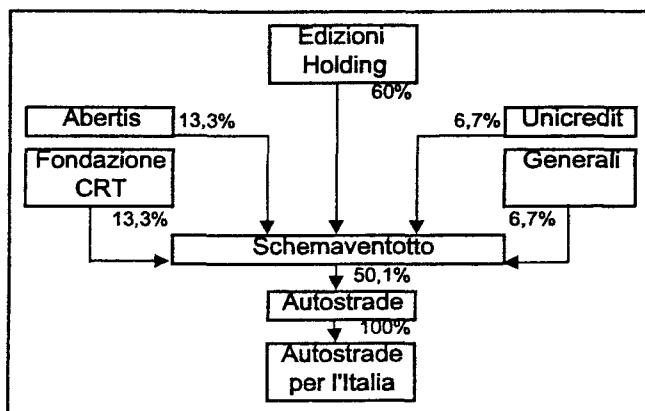
E' intanto proseguito l'iter di privatizzazione di Autostrade Spa: a seguito di sollecitazione delle manifestazioni di interesse si formava una "cordata" di acquirenti composta da Edizioni Holding Spa e da una società costituita *ad hoc* e controllata dalla stessa Edizioni Holding, denominata Schemaventotto Spa, e in data 26 ottobre 1999, previa positiva pronuncia

sull'operazione da parte dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, veniva sottoscritto il contratto di acquisto della partecipazione IRI da parte della "cordata" aggiudicataria, con conseguente subentro di Schemaventotto nella titolarità del 30% del pacchetto azionario di Autostrade Spa.

Nel corso del 2002, poi, è stata avviata la riorganizzazione del Gruppo Autostrade, denominata "Progetto Mediterraneo". Con essa Autostrade Spa ha trasferito ad una società operativa da essa controllata al 100%, denominata Autostrade per l'Italia Spa (ASPI), l'intero ramo aziendale destinato alla costruzione e gestione di autostrade in regime di concessione, con il che Autostrade Spa acquistava la fisionomia di una *holding*; ciò peraltro dopo che ANAS aveva fatto valere precise garanzie a presidio del pubblico interesse, quali:

- a) il mantenimento del medesimo grado di affidabilità nell'adempimento delle obbligazioni derivanti dalla concessione ad Autostrade Spa;
- b) l'insussistenza di effetti negativi, tra l'altro, sulle modalità di aggiornamento delle tariffe;
- c) l'assunzione da parte della holding Autostrade di una garanzia corrispondente al valore degli asset nella disponibilità di Autostrade non rientranti nel ramo conferito e la necessità di un preventivo assenso di ANAS per la loro disponibilità;
- d) l'estensione degli obblighi di ASPI con le proprie "parti correlate", relativamente ai rapporti con le società del Gruppo, anche a quelli che avrà Autostrade.

Il controllo di Autostrade S.p.a. al 31.12.2006



favorevole del Consiglio di Stato (Sez. II, n. 1957/03), la convenzione tra ANAS Spa ed ASPI è stata sottoscritta in data 24 novembre 2003 quale IV atto aggiuntivo all'originaria convenzione e successivamente approvata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze con decreto dell'11 marzo 2004 (a seguito della legge n. 47/2004) - peraltro senza la preventiva acquisizione della pronuncia del CIPE in ordine alla disciplina tariffaria adottata - e registrato dalla Corte dei conti in data 20 maggio 2004.

Il ritardo determinatosi nell'efficacia dell'atto aggiuntivo rispetto al momento della stipula ha comportato uno slittamento dei tempi previsti per i nuovi interventi.

In particolare, con il nuovo strumento concessorio intestato ad ASPI:

- a) si prendeva atto dei maggiori tempi e costi;
- b) venivano individuati nuovi interventi di potenziamento della rete in concessione;
- c) veniva definito un nuovo modulo di correlazione tra investimenti e recuperi tariffari, vincolati questi ultimi, come già accennato, allo stato di avanzamento dei lavori;
- d) il recupero del costo dei nuovi investimenti veniva determinato in base al WACC (*weighted average cost of capital*), ossia al costo medio ponderato del capitale raccolto dalla concessionaria, anziché in base al ROI (*return on investment*), ossia all'indice di redditività del capitale proprio della concessionaria medesima, riferito al quinquennio precedente;
- e) veniva aggiornata la previsione del livello di traffico per gli anni successivi al 2002 in base al nuovo Piano Generale dei Trasporti (per il quale cfr. *retro*, § 1.2);
- f) veniva verificato l'equilibrio complessivo del piano, attestato da un tasso interno di rendimento del piano finanziario (TIR) pari all'11,29%, sostanzialmente allineato al ROI del quinquennio precedente (11,14%).

5.3.2. Nel corso del 2005 ASPI ha applicato, sulla base dello stato di avanzamento dei lavori e previa verifica ANAS, gli incrementi tariffari correlati agli investimenti in attuazione di quanto previsto dall'art. 9, comma 5, del IV atto aggiuntivo all'originaria convenzione del 1997 e giusta il disposto dell'art. 21, comma 7, del d.l. 24 dicembre 2003 n. 355,

convertito nella legge 27 febbraio 2004 n. 47².

Successivamente, con decorrenza 1º gennaio 2006, la predetta ASPI ha applicato, sulla base dello stato di avanzamento dei lavori e previa verifica ANAS e relativa autorizzazione, incrementi tariffari dello 0,1756% a fronte degli investimenti legati all'ampliamento del tratto Milano Est - Bergamo dell'A4 - i quali alla data del 30 settembre 2005 risultavano realizzati per un importo di 33,1 milioni di euro - e della terza corsia della A14 in misura pari allo 0,0806%, nonché l'incremento tariffario dello 0,0033% per il Piano Sicurezza Gallerie previa approvazione dei relativi progetti da parte di ANAS³.

Pertanto dal 1º gennaio 2006 le tariffe di ASPI sono state incrementate di una percentuale media complessiva dello 0,2595.

Nei prospetti che seguono è rappresentata la situazione degli investimenti effettuati dalla concessionaria ASPI, come rilevati da ANAS dai bilanci di esercizio di quest'ultima, in rapporto alle previsioni di piano relative sia alla convenzione del 1997, sia al IV atto aggiuntivo del 2002.

In particolare, mentre la tabella A) riporta i valori previsionali e consuntivi degli investimenti indicati nel IV atto aggiuntivo sì da rappresentarne la situazione "di diritto", avente perciò decorrenza dal 2002, al contrario nella tabella B) gli investimenti sono stati fatti slittare di due anni in considerazione del fatto che essi scontano i predetto ritardo di pari durata dovuto al complesso procedimento di approvazione e registrazione del predetto atto, ritardo che si è ripercosso sull'effettivo inizio delle nuove opere da parte di ASPI.

Dal raffronto dei dati relativi agli investimenti programmati e contrattualizzati con quelli inclusi nei bilanci di ASPI emerge un differenziale pari rispettivamente a (4.072,1 – 2.112,2 =) 1.959,90 ovvero a (3.065,1 – 2.112,2 =) 952,90 milioni di euro, a seconda che venga presa in considerazione la situazione "di diritto" (tabella A) ovvero quella "di fatto" (tabella B).

² Con decorrenza 1º gennaio 2005 è stato quantificato nello 0,18% il valore della variabile "x" della formula adottata nel IV atto aggiuntivo per il calcolo delle variazioni tariffarie relativamente al progetto di ampliamento a 4 corsie del tratto Milano Est - Bergamo dell'A4.

³ Provvedimenti 5482 e 5483 del 5 luglio 2005 e n. 6326 e 6820 del 5 settembre 2005.

Stato degli investimenti previsti dal IV Atto Aggiuntivo**Tabella A (situazione "di diritto")**

(in milioni di euro)

Anno	Previsioni P.F. 97		Previsioni IV Atto Aggiuntivo				Totale opere appaltate	Totale in bilancio ASPI
	Totale annuo	Totale Cumulato	Invest. 1997	Nuovi invest.	Totale annuo	Totale Cumulato		
1997	157,5	157,5						84,5
1998	289,2	446,7						182,8
1999	476,6	923,3						358,6
2000	589,0	1.521,3						519,5
2001	1.032,3	2.553,3	585,9		585,9	585,9	1.253,8	645,8
2002	1.173,9	3.727,5	212,1	2,4	214,5	800,4	2.101,3	827,9
2003	851,7	4.579,2	453,8	62,0	515,8	1.316,2	2.662,2	1.097,6
2004	134,3	4.713,5	738,5	287,1	1.025,6	2.341,8	3.971,2	1.533,5
2005	134,3	4.847,8	1.010,4	719,9	1.730,4	4.072,1	4.362,6	2.112,2

Fonte: ANAS, DC Autostrade e Traforsi.

Tabella B (situazione "di fatto")

(in milioni di euro)

Anno	Previsioni P.F. 97		Previsioni IV Atto Aggiuntivo				Totale opere appaltate	Totale in bilancio ASPI
	Totale annuo	Totale Cumulato	Invest. 1997	Nuovi invest.	Totale annuo	Totale Cumulato		
1997	157,5	157,5						84,5
1998	289,2	446,7						182,8
1999	476,6	923,3						358,6
2000	589,0	1.521,3						519,5
2001	1.032,3	2.553,6	585,9		585,9	585,9	1.253,8	645,8
2002	1.173,9	3.727,5	212,1		212,1	798,0	2.101,3	827,9
2003	851,7	4.579,2	453,8		453,8	1.251,8	2.662,2	1.097,6
2004	134,3	4.713,5	738,5	2,4	740,9	1.992,7	3.971,2	1.533,5
2005	134,3	4.847,8	1.010,4	62,0	1.072,4	3.065,1	4.362,6	2.112,2

Fonte: ANAS, DC Autostrade e Traforsi.

A fronte di tali dati, relativi allo stato degli investimenti previsti e di quelli effettivamente realizzati dalla Concessionaria ASPI, si riportano di seguito i dati relativi ai ricavi netti da pedaggi conseguiti da ASPI nel periodo 2002-2005 al netto degli aumenti tariffari intervenuti di anno in anno, con specificazione degli investimenti effettuati.

Aumenti tariffari intervenuti nel quadriennio 2002-2005

(in milioni di euro)

Valori di riferimento	2002	2003	2004	2005
Aumenti tariffari	2,21 %	1,52 %	2,26 %	2,68 %
Ricavi netti da pedaggi	1.944,9	1.072,7	2.107,0	2.183,0
Investimenti effettuati	182,1	269,7	435,9	578,7

fonte: ANAS, D.C. Autostrade e Trafoni.

La tabella evidenzia il forte divario determinatosi nel quadriennio considerato, pur se in progressione decrescente, tra i ricavi da pedaggi e gli investimenti effettuati dalla Concessionaria: dal rapporto di (1.944,9 : 182,1 =) 1:10,7 del 2002 si è infatti passati a quello di (2.183,0 : 578,7 =) 1:3,8 del 2005.

In proposito va considerato che, come risulta dagli atti societari, gli incrementi tariffari relativi alle nuove opere previste nel IV atto aggiuntivo hanno trovato applicazione successivamente al perfezionamento dell'atto ed in misura proporzionale allo stato d'avanzamento delle opere.

5.3.3. Il rapporto concessorio instauratosi dapprima con Autostrade Spa nel 1997 e successivamente, all'indomani della riorganizzazione del Gruppo Autostrade e dell'operazione "Mediterraneo" (cfr. *retro*, § 5.3.1.), con Autostrade per l'Italia Spa (ASPI) presenta gravi manchevolezze relativamente alle garanzie poste a tutela degli interessi di ANAS e quindi, sostanzialmente, del pubblico interesse.

In tal senso, infatti, la Convenzione del 1997 appare strutturata in modo assai lacunoso, priva com'è di idonee misure sanzionatorie graduali a fronte di possibili ritardi negli investimenti ed in genere della possibile violazione degli obblighi scaturenti dalla convenzione a carico della concessionaria, l'unica sanzione essendo costituita dalla facoltà di revoca in caso di "*gravi inadempienze*".

La stessa convenzione inoltre, nella sua scarna essenzialità, si presentava del tutto priva di capitolati e di altri documenti di dettaglio tecnico, tali da consentire e facilitare l'individuazione della violazione di specifici obblighi pattizi.

Un tale lacunoso impianto negoziale ha consentito ad Autostrade Spa, nel periodo di operatività della Convenzione del 1997, di lucrare la differenza tra i prelievi da pedaggio ed i minori investimenti effettuati.

Oltre a ciò, v'è anche da considerare che nei bilanci della concessionaria, come rilevato dal Collegio Sindacale, non risultava appostato alcun fondo

di riserva straordinaria destinato ai mancati investimenti.

Analoghe carenze presentava il IV atto aggiuntivo.

Esso, invero, mentre relativamente agli aumenti tariffari prevedeva un sistema di ancoraggio di questi ultimi all'effettiva realizzazione degli investimenti, con riguardo invece al sistema sanzionatorio si presentava carente nei capitolati tecnici, nella mancata previsione di penali e di idonee forme di garanzia a favore dello Stato sulle somme non investite, ivi compresa l'appostazione in bilancio di uno specifico fondo⁴; carenze presenti, del resto, anche nelle convenzioni sottoscritte da ANAS con le altre concessionarie.

Tutto ciò ha favorito il formarsi di una situazione di stallo e l'accumularsi di ulteriori ritardi negli investimenti, pur se dovuti a varie cause, anche esterne alla volontà delle concessionarie, quali l'insorgere di contenzioso e lungaggini nei rapporti con gli enti locali interessati dai lavori.

L'assenza di adeguate previsioni sanzionatorie, oltre tutto, ha impedito ad ANAS l'attivazione di strumenti di tutela legale, che si sono arrestati al livello di atti di contestazione delle inadempienze, senza la possibilità, al di fuori della revoca della concessione, di una revisione di quest'ultima e di un eventuale trasferimento degli investimenti richiesti alla concessionaria su interventi più urgenti e/o di più pronta realizzazione.

E' anche singolare che, a fronte dei ritardi negli investimenti pattuiti, le concessionarie abbiano continuato a beneficiare degli aumenti tariffari e che non sembra siano state considerate le reiterate inadempienze ai fini di una eventuale revoca.

Risponde infatti all'interesse della parte pubblica che, in sede di convenzioni concessorie, siano previsti:

- a) un sistema di misure sanzionatorie graduali e commisurate alla gravità delle inadempienze;
- b) il dirottamento degli investimenti su altri interventi in caso di persistente inerzia della concessionaria;
- c) la previsione di ogni altro utile strumento di tutela dell'interesse della parte pubblica alla corretta gestione ed al potenziamento della rete autostradale gestita, quali fideiussioni bancarie e simili;
- d) l'accantonamento nel bilancio delle concessionarie di un apposito fondo di riserva a garanzia degli investimenti da effettuare, onde la differenza

⁴ Tale carenza è stata espressamente rilevata dal Collegio sindacale di ANAS (verbale n. 159 del 24 gennaio 2006).

- tra investimenti effettuati e quelli da effettuare sia sottratta al rischio della sua destinazione a scopi diversi da quelli pattuiti;
- e) l'ancoraggio degli aumenti tariffari dei pedaggi alla puntuale realizzazione degli investimenti da parte delle concessionarie (al di fuori dell'esplicazione del potere discrezionale in sede di provvedimento autoritativo).

ANAS ha calcolato in 3,8 miliardi l'importo complessivo degli investimenti non effettuati o ritardati da parte delle concessionarie per il periodo 2000-2005; valutazione, quest'ultima, condivisa dal NARS del CIPE.

5.4. Il sistema di pedagiamento.

5.4.1. Il pedaggio è determinato sulla base di una tariffa unitaria a km adeguata annualmente sulla base della deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) - competente per la fissazione delle tariffe - del 20 dicembre 1996, avente ad oggetto la *"direttiva per la revisione delle tariffe autostradali"*.

Con tale direttiva il CIPE ha individuato nel piano finanziario della concessione⁵ lo schema regolatore del sistema tariffario nazionale, atteso che da tale atto è possibile rilevare l'effettivo costo del servizio, che è uno dei fattori inclusi nella formula adottata dallo stesso CIPE per l'adeguamento delle tariffe⁶.

Le tariffe, distinte per classi di veicoli, sono adeguate annualmente dallo stesso CIPE ed entrano in vigore dal 1° gennaio dell'anno di riferimento previa approvazione ministeriale, mentre spetta ad ANAS la verifica della correttezza del calcolo delle tariffe da parte delle singole concessionarie.

- 5.4.2. Non meno delle carenze insite nella formulazione delle convenzioni che disciplinano le concessioni di costruzione e gestione autostradali rilasciate da ANAS, il sistema di pedagiamento in vigore rappresenta una delle principali anomalie dei rapporti tra la stessa ANAS e le sue concessionarie. Sebbene sussista una evidente, stretta correlazione sinallagmatica tra l'esazione dei pedaggi e gli investimenti su autostrade, è mancato nella

⁵ Il modello unificato di piano finanziario è stato approvato dal Ministero LL.PP., di concerto con quello del Tesoro, in data 15 aprile 1997.

⁶ La formula adottata dal CIPE per l'adeguamento delle tariffe tiene conto di fattori quali il tasso di inflazione programmata, la produttività - a sua volta determinata dalla variazione del traffico, dei costi e della redditività, dal differenziale tra inflazione programmata ed effettiva e dal livello di realizzazione degli investimenti programmati - e la qualità del servizio (riferita alle pavimentazioni ed alla sicurezza).

struttura della convenzione il necessario collegamento funzionale tra le variazioni tariffarie e il volume degli investimenti posto a carico delle concessionarie.

E' stato così possibile che in molti casi al sistematico incremento delle tariffe⁷ e dei ricavi su vendite⁸ si contrapponesse un rallentamento, se non una stasi, degli interventi, sebbene questi ultimi rappresentino la controprestazione richiesta ai soggetti titolari di concessione a fronte del beneficio economico da essi conseguito con l'esazione dei pedaggi, la quale per converso non conosce interruzioni.

Ciò è quanto si è verificato anche nell'esercizio di riferimento, ma al riguardo va considerato il cambiamento d'indirizzo determinato - su istruttoria condotta e su proposta formulata dal nuovo vertice societario - dal decreto interministeriale del 9 marzo 2007, con il quale i Ministri dell'economia e delle infrastrutture hanno approvato la rimodulazione, operata da Anas, delle richieste di aumento delle concessionarie sulla base delle quote relative agli investimenti previsti e regolarmente effettuati, innovando in tal modo una prassi di automatica applicazione delle variazioni approvate dal CIPE.

Conseguentemente, alle società concessionarie che presentavano ritardi nell'attuazione del programma di investimenti è stata applicata una sospensione degli incrementi tariffari richiesti per l'anno 2007, commisurata all'entità dei benefici finanziari conseguiti per la mancata o ritardata realizzazione degli investimenti assentiti in concessione, mentre eventuali valori residui saranno considerati in sede di aggiornamento del piano economico-finanziario ai sensi della sopravvenuta normativa (legge n. 286/2006).

Sono risultate in tal modo escluse dal calcolo le quote dei mancati investimenti ed è stato posto rimedio alle lacune delle convenzioni in essere.

Le maggiori penalizzazioni hanno riguardato le concessionarie alle quali non è stato riconosciuto alcun aumento (così Autovie Venete, Strada dei Parchi, SALT, Autostrade Meridionali ed altre, per un totale di dieci), mentre un sensibile ridimensionamento delle richieste è stato operato per SATAP A21 (soltanto lo 0,36% rispetto ad una richiesta del 2,5%),

⁷ Secondo ISTAT, nel decennio intercorrente dal 1997 al 2006 i pedaggi autostradali sono cresciuti del 31,4% contro un aumento del tasso d'inflazione di circa il 23%.

⁸ Secondo uno studio condotto da una , società di *business intelligence*, i ricavi su vendite (ROS) di Autostrade per l'Italia Spa è stato nel 2005 del 52%.

Autostrade per l'Italia (0,67% rispetto ad una richiesta del 3,43%), Ativa (0,74%), Autocamionale della Cisa (0,88%) ed altre.

5.5. Gli introiti da royalties

Si è già accennato più indietro alle *royalties* come una particolare voce di entrata di ANAS correlata alla rete autostradale.

Per quanto si riferisce alle *royalties* introitiate dalla Società con riguardo alle autostrade sub-concesse, di seguito se ne forniscono i dati, ordinati in apposita tabella, relativi al triennio 2003-2005⁹.

Introiti realizzati da ANAS Spa dalle autostrade concesse a titolo di royalties nel triennio 2003-2005

Società concessionarie	2003	2004	2005
Autostrade per l'Italia spa	762.755,35	3.548.402,28	3.700.702,11
Autostrada del Brennero	95.344,16	93.198,41	93.524,40
SATAP Torino-Piacenza spa	33.515,56	169.702,08	215.903,29
Strada dei Parchi	32.670,12	49.135,98	49.507,78
Consorzio Autostrade Siciliane	28.799,94	30.707,99	31.793,41
Autostrada Brescia-Padova spa	99.221,84	110.582,31	116.996,19
Autovie Venete spa	75.801,16	76.870,02	71.726,25
SALT Ligure Toscana spa	141.044,82	125.762,13	134.274,64
Torino-Savona spa	24.100,85	25.596,38	27.311,62
Autostrada dei Fiori spa	63.209,31	121.541,39	140.546,79
Autocamionale della Cisa spa	26.024,86	26.271,42	114.994,10
Autostrade Centro Padane spa	16.595,97	19.362,00	21.049,13
Milano Mare-Milano Tangenziali spa	90.274,57	93.593,24	94.732,46
SITAF spa (Traforo del Frejus)	10.875,03	15.192,19	15.852,54
Torino-Ivrea-Valle d'Aosta spa	67.715,36	75.553,32	74.013,78
Soc. Autostrade Valdostane spa	12.000,54	13.676,70	14.021,18
Autostrade Meridionali spa	29.093,04	29.300,93	28.245,70
Società Autostrada Tirrenica spa	14.334,62	23.842,91	16.506,62
RAV spa	102,41	113,23	9.566,00
Autostrada di Venezia e Padova spa	21.722,66	23.617,55	24.208,21
Tangenziale di Napoli spa	35.904,36	41.858,40	44.801,74
Totali	1.681.106,53	4.713.880,86	5.040.277,94

fonte: ANAS.

⁹ Con specifico riguardo alle Autostrade A24 e A25 (Strada dei Parchi) va fatta una distinzione tra le *royalties* ed i "proventi finanziari", locuzione quest'ultima accolta nella contabilità della Società, per "royalties" intendendosi i canoni gravanti sulle strutture (stazioni di servizio, autogrill insistenti sul percorso autostradale) e per "proventi finanziari" il corrispettivo che sulla base delle pattuizioni contrattuali la Società si è impegnata a conferire ad ANAS sull'importo di 1.450 miliardi in 28 anni, attualizzata al tasso del 6%. Per tale obbligo la Società corrisponde ad ANAS l'importo di 55,8 mil/euro annui, che sono ripartiti in quote capitale e interessi su debito residuo.

Dalla tabella è dato rilevare un aumento degli introiti nel 2005 del 6,92 % rispetto a quelli conseguiti nel 2004; un tasso di aumento, quest'ultimo, che evidenzia un vistoso rallentamento rispetto alla crescita determinatasi nel 2004 rispetto al precedente esercizio (+180,40 %).

5.6. Gli introiti da canoni annui

Ai sensi dell'art. 15 della convenzione-tipo le subconcessionarie corrispondono ad ANAS un *canone annuo* fissato nella misura del 2% sui proventi riscossi dalle sub-concessioni accordate e da altre attività collaterali nell'esercizio del servizio autostradale.

L'importo dei ricavi da canone annuo è ammontato nel 2005 a 5.026.000 euro, come risulta nel seguente prospetto, il quale evidenzia un incremento del 6,8% di tali introiti rispetto a quelli realizzati del 2004 (4.706.000 euro).

(in migliaia di euro)			
Concessionarie	2005	2004	Variazione
Autostrade per l'Italia Spa	3.700	3.548	+ 4,28%
Restanti concessionarie	1.326	1.158	+ 14,51%
Totali	5.026	4.706	+ 6,80%

5.7. Gli introiti da sovrapprezzati tariffari

L'art. 1, comma 1021, della legge 27 dicembre 2006 n. 296 (legge finanziaria 2007), nel sopprimere il sovrapprezzo sulle tariffe autostradali previsto dalle leggi 531/1982 (art. 15) e 407/1990 (art. 11), ha istituito in favore di ANAS, a decorrere dal 1° gennaio 2007, sulle tariffe di pedaggio di tutte le autostrade, un sovrapprezzo quale corrispettivo forfetario delle sue prestazioni volte ad assicurare l'adduzione del traffico alle tratte autostradali in concessione attraverso la manutenzione ordinaria e straordinaria nonché l'adeguamento e il miglioramento delle strade e autostrade non a pedaggio in gestione alla stessa ANAS. L'importo di tale sovrapprezzo è pari a:

dal 1° gennaio 2007:

- 2 mill.mi di euro a km per le classi di pedaggio A e B,
- 6 mill.mi di euro a km per le classi di pedaggio 3, 4 e 5;

dal 1° gennaio 2008:

- 2,5 mill.mi di euro a km per le classi di pedaggio A e B,
- 7,5 mill.mi di euro a km per le classi di pedaggio 3, 4 e 5;

dal 1° gennaio 2009 e seguenti:

- 3 mill.mi di euro a km per le classi di pedaggio A e B,

- 9 mill.mi di euro a km per le classi di pedaggio 3, 4 e 5.

L'ammontare di tali maggiori entrate per ANAS è stimabile in euro 207 milioni circa per l'anno 2007, in euro 259 milioni circa per il 2008 ed in euro 310 milioni circa per gli anni 2009 e seguenti.

5.8. Attività di controllo di ANAS Spa sulle concessionarie

5.8.1. L'attività di controllo di ANAS Spa sulle concessionarie trova fondamento nel potere, del quale ANAS è titolare, di verifica dello stato delle strutture e di accertamento dell'effettiva realizzazione di investimenti in esecuzione degli obblighi assunti con l'atto concessorio del 2002.

Detto controllo si è esplicato nel biennio 2005-2006 sulla manutenzione ordinaria, sulla manutenzione straordinaria e sugli investimenti con il supporto degli Uffici periferici di Genova, Bologna, Napoli e Palermo, incaricati di svolgere ispezioni, verifiche, accessi ai luoghi e, in caso di necessità, di richiedere l'attuazione di misure di mantenimento della funzionalità dei cespiti. Sull'esito degli eseguiti controlli gli anzidetti Uffici sono tenuti a rendere un'apposita relazione.

5.8.2. A sua volta, l'attività di verifica sulla *manutenzione straordinaria* e sugli *investimenti infrastrutturali* ha riguardato, nel predetto biennio, le fasi della progettazione, dell'esecuzione, del completamento e della messa in esercizio delle singole opere, con separato riguardo agli aspetti tecnici, a quelli amministrativi ed a quelli economico-finanziari.

Il principale documento di riscontro è dato dalla convenzione e dall'allegato piano finanziario, ove sono puntualizzati gli obblighi delle concessionarie con riguardo al programma di realizzazione delle opere (specificazione di queste ultime, crono-programmi, previsioni di spesa, modalità di copertura del fabbisogno finanziario e di gestione dell'infrastruttura) al loro mantenimento ed alle modalità di esecuzione del servizio autostradale.

Al riguardo deve evidenziarsi che, a seguito di espressa disposizione ANAS n. 5442 del 15.11.2000, le concessionarie sono tenute a fornire periodiche informazioni sulle principali variabili del rapporto concessorio, particolarmente per quanto si riferisce al crono-programma dei lavori, all'avanzamento della progettazione delle opere, alle partecipazioni finanziarie ed alla descrizione analitica delle voci di costo e di ricavo.

5.8.3. La Direzione centrale Autostrade e Trafori, allora competente in materia,

anche in esito ad una puntuale richiesta formulata dal Collegio sindacale (verbale n. 170 del 13 aprile 2006), ha elaborato nel maggio 2006 un'apposita procedura volta a definire le modalità operative che gli uffici autostradali sono tenuti ad osservare nell'espletamento dell'attività di verifica e di accertamento della puntuale ottemperanza dei patti concessori da parte delle concessionarie¹⁰. La procedura è contestualmente volta all'ottemperanza degli obblighi convenzionali afferenti, nello specifico, lo stato delle strutture ed i livelli di servizio autostradali.

- 5.8.4. In materia di controlli sulle concessionarie un'importante modifica è stata introdotta dall'art. 1, comma 1023, della legge finanziaria 2007, laddove intesta al Ministro delle infrastrutture un potere di indirizzo nei confronti di ANAS "per realizzare, anche attraverso la costituzione di apposita società (...) l'autonomia e la piena separazione organizzativa, amministrativa, finanziaria e contabile delle sue attività volte alla vigilanza e controllo sui concessionari autostradali".

In proposito merita precisare che già nel corso del 2006 il nuovo vertice societario, d'intesa con il Ministero vigilante, al fine di assicurare alla funzione di vigilanza e controllo sulle concessionarie la massima possibile separazione dalla struttura operativa ordinaria della Società, aveva provveduto a trasformare la Direzione centrale Autostrade e trafori, cui competeva fin'allora l'anzidetta funzione, in apposito servizio posto alle dirette dipendenze del Presidente, denominato Ispettorato per la vigilanza sulle concessioni autostradali.

- 5.8.5. La Corte prende atto dell'iniziativa, adottata dalla Società nel corso del 2006, tendente ad introdurre un sistema di permanente monitoraggio e di controlli della puntuale ottemperanza, da parte delle concessionarie, agli obblighi derivanti dai patti concessori.

Osserva in proposito che la scelta di non dar corso alla costituzione di

¹⁰ Tale procedura distingue preliminarmente le visite di controllo in quattro categorie:

- a) visite effettuate sulla struttura autostradale in contraddittorio con la concessionaria;
- b) visite senza contraddittorio;
- c) visite effettuate presso le aree di servizio e di sosta;
- d) verifiche dirette ad accertare, in contraddittorio con le concessionarie, se queste abbiano provveduto a sanare eventuali difformità rilevate nel corso di una visita di controllo.

L'anzidetta procedura prevede che delle visite e verifiche come sopra descritte - per le quali sono stati elaborati i rispettivi modelli di verbale - venga fatta annotazione in *apposito registro*, del quale è fornito lo schema grafico, e venga inoltre data notizia alla DAT mediante apposite *relazioni trimestrali*. Essa prevede inoltre che nel corso delle visite di controllo il personale ANAS verifichi la conformità degli elementi monitorati agli standard tecnici di riferimento secondo modalità operative riportate in un documento contenente *apposite "linee guida"*.

apposita società, la quale resta una pura opzione offerta dal legislatore, non esime ANAS dall'assicurare al costituito Ispettorato la medesima piena separazione finanziaria e contabile, accanto a quella organizzativa ed amministrativa già realizzate, che avrebbe comportato l'adozione dell'opzione societaria.

5.9. La concessione unica e la direttiva del CIPE del 26 gennaio 2007 in materia di concessioni autostradali

L'art. 1, comma 1030, della L.F. 2007 ha parzialmente modificato il testo dei commi 82, 83, 84, 85, 87, 88 e 89 dell'art. 2 del d.l. 3 ottobre 2006 n. 262 (c.d. decreto fiscale), convertito con modificazioni nella legge 24 novembre 2006, n. 286, dettando più rigorose disposizioni sul procedimento di esecuzione degli accordi tra ANAS e sub-concessionarie.

In particolare, il comma 82 novellato prevede che, in occasione della revisione delle convenzioni concessorie, "il Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, assicura che tutte le clausole convenzionali in vigore (...) siano inserite in una convenzione unica (... la quale) sostituisce ad ogni effetto la convenzione originaria nonché tutti i relativi atti aggiuntivi".

A sua volta, il successivo comma 83 prevede che le clausole della convenzione unica anzidetta siano atte ad assicurare, tra l'altro:

- la determinazione del saggio di adeguamento annuo delle tariffe ed il loro riallineamento in sede di revisione periodica in ragione del traffico, della dinamica dei costi nonché del tasso di efficienza e qualità conseguibile dai concessionari;
- il recupero della parte degli introiti tariffari relativi a impegni di investimento programmati nei piani finanziari e non realizzati nel periodo precedente;
- il riconoscimento degli adeguamenti tariffari dovuti per investimenti programmati del piano finanziario esclusivamente a fronte della effettiva realizzazione degli stessi investimenti, accertata dal concedente;
- la individuazione del momento, successivamente al quale l'eventuale variazione degli oneri di realizzazione dei lavori rientra nel rischio d'impresa del concessionario, salvo i casi di forza maggiore o di fatto del terzo;
- l'introduzione di sanzioni a fronte di casi di inadempimento delle clausole della convenzione imputabile al concessionario, anche a titolo di colpa; la graduazione di tali sanzioni in funzione della gravità dell'inadempimento;

- l'introduzione di meccanismi tesi alla migliore realizzazione del principio di effettività della clausola di decadenza dalla concessione, nonché di maggiore efficienza, efficacia ed economicità del relativo procedimento nel rispetto del principio di partecipazione e del contraddittorio.

Il successivo comma 84 stabilisce poi che gli schemi di convenzione unica, sentiti il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida sulla regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), le associazioni rappresentative delle società concessionarie e quelle di consumatori e utenti, sono sottoposti all'esame del CIPE e successivamente alle Camere per il parere delle competenti commissioni parlamentari.

Si è inteso in tal modo porre rimedio in via legislativa alle lacune delle convenzioni in essere in fatto di adeguate clausole a salvaguardia degli interessi della concedente ANAS e, in definitiva, della collettività.

In esecuzione delle anzidette disposizioni - le quali peraltro hanno formato oggetto di impugnazioni in sede giudiziaria e di riserve da parte della Commissione europea - il CIPE, con deliberazione n. 1 del 26 gennaio 2007, ha emanato apposita direttiva in materia di criteri di ammissibilità dei costi sostenuti e di remunerazione del capitale investito, dettando la formula di calcolo delle tariffe secondo il metodo del *price cap*¹¹ e norme di aggiornamento del piano economico-finanziario allegato a ciascuna convenzione di sub-concessione, la disciplina dell'allocazione dei rischi e la metodologia di determinazione delle ipotesi di sviluppo del traffico.

L'Autorità di Governo, in sede di esame delle richieste di aumento delle tariffe di pedaggio avanzate dalle concessionarie per il 2007 e facendo uso di un potere discrezionale, ha modulato il proprio assenso a tali richieste in ragione dello stato degli investimenti posti in essere dalle singole concessionarie, a seconda dei casi ridimensionando le percentuali di aumento ovvero respingendo tout court le richieste, come specificato più indietro (§ 5.4.2).

5.10. Coordinamento delle attività dei funzionari ANAS membri del CdA e dei collegi sindacali delle concessionarie

In ambito ANAS Spa ha trovato attuazione il disposto di cui all'art. 2449 cod. civ. ed all'art 3, comma 3, della legge 28 aprile 1971 n. 287, in forza dei quali alla Società è data facoltà di nominare suoi funzionari quali membri dei

¹¹ Metodo di definizione e adeguamento della tariffa, il quale identifica un vincolo superiore alla crescita della tariffa per il periodo regolatorio e un riallineamento della stessa al termine di tale periodo.

CdA e dei collegi sindacali nelle concessionarie; una previsione, quest'ultima, che risponde alla logica di potenziare l'attività di controllo e di garantire i principi di economicità e di efficienza nell'espletamento di un servizio di pubblico interesse.

Al fine di regolare lo scambio di informazioni con i consiglieri ed i sindaci di nomina ANAS e di favorire l'assunzione di determinazioni coerenti con gli indirizzi della concedente, è stato di recente istituito presso la Direzione Centrale Autostrade e Trafori il *Servizio relazioni concessionarie*, competente per la ricezione delle comunicazioni informative che i rappresenti ANAS sono tenuti a redigere in occasione di ogni singola riunione societaria.

Su consiglieri e sindaci ANAS incombono inoltre le specifiche responsabilità connesse all'espletamento delle attività di vigilanza e amministrazione previste dalla legge.

5.11. Il Sistema Informativo Autostrade (SIA)

Al fine della razionalizzazione delle attività di raccolta, organizzazione, conservazione e gestione dei dati e del potenziamento del monitoraggio delle concessionarie è stato creato all'interno della Direzione Centrale Autostrade e Trafori il *Sistema informativo autostrade (SIA)*, nato come *data base management system (DBMS)* concepito in modo tale da consentire la rappresentazione delle informazioni attraverso un GIS e l'esecuzione di analisi modellistiche secondo canoni comunitari¹².

Attualmente sono in fase di realizzazione, in ambito SIA, il monitoraggio lavori e il monitoraggio finanziario delle concessionarie.

Del sistema si giova attualmente l'Ispettorato di controllo e vigilanza sulle concessionarie.

5.12. Informazione dell'utenza

Nel corso dell'esercizio 2005 la Direzione Centrale Autostrade e Trafori ha svolto nei confronti delle concessionarie autostradali un'ampia azione di sensibilizzazione perché affrontino con il massimo impegno tutti i problemi derivanti dall'accresciuto traffico veicolare nell'approssimarsi di periodi di ferie.

I punti salienti delle raccomandazioni fatte dalla Società riguardano in particolare:

¹² La Commissione CEN 278 dell'Unione Europea ha definito uno standard per l'organizzazione e lo scambio delle informazioni stradali chiamato *grafic data format (GDF)*, indicando due possibili livelli nella rappresentazione della rete autostradale, l'uno più dettagliato, l'altro più schematico.

- a) maggiore sicurezza nelle attività di cantiere;
- b) tempestive informazione ed assistenza nei confronti dell’utenza;
- c) ottimizzazione della gestione del traffico ai caselli;
- d) miglioramento della qualità del servizio nelle apposite aree di sosta dei veicoli.

5.13. Stato delle principali opere in regime di concessione

a) Pedemontana Lombarda

In data 29 luglio 2005 il CIPE ha approvato in linea tecnica il progetto per la realizzazione dell’Autostrada Pedemontana Lombarda.

Con nota del 9 marzo 2006 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha richiesto ad ANAS la predisposizione di un piano economico-finanziario al fine di procedere al nuovo esame, in sede CIPE, del progetto preliminare della nuova autostrada.

Al riguardo ANAS ha avviato i contatti con la società costituita per la realizzazione dell’autostrada, la quale, in data 13 marzo 2006, ha trasmesso una versione aggiornata del piano finanziario dell’opera, il quale prevede anche l’ipotesi della realizzazione di un primo stralcio funzionale compreso tra la A8 e la A9, oltre a parte delle tangenziali di Como e Varese¹³.

b) Autostrada Asti-Cuneo

In data 1º marzo 2006 è stata costituita la Asti – Cuneo Spa, avente ad oggetto sociale la realizzazione e la gestione dell’omonima tratta autostradale.

La Società è partecipata da ANAS nella misura minoritaria del 35% del capitale e in via maggioritaria da operatori privati individuati dalla stessa ANAS sulla base di apposita procedura concorsuale.

L’ultimazione di un primo lotto funzionale ha già consentito l’apertura al traffico di una tratta estesa per 11 km, mentre procedono i lavori per i restanti lotti.

c) Tangenziale Est esterna di Milano

¹³ La L.F. 2007 art. 1, comma 979, stabilisce che «le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore attribuiti ad Anas Spa per la realizzazione dell’autostrada Pedemontana Lombarda, dell’autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano, delle Tangenziali esterne di Milano, sono trasferite da Anas spa medesima ad un soggetto di diritto pubblico che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti la realizzazione delle infrastrutture autostradali e che viene appositamente costituito in forma societaria e partecipato dalla stessa Anas spa e dalla Regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato». Ai sensi della citata norma, il 19 febbraio 2007, è stata costituita da Anas spa e Infrastrutture Lombarde spa (100% Regione Lombardia), con partecipazione paritetica, la società «Concessioni autostradali lombarde» CAL Spa, alla quale sono state trasferite le competenze inerenti le predette opere.

La società TEM S.p.a. ha presentato ad ANAS una proposta ai sensi dell'art. 37 *bis* della legge 109/94 per la realizzazione e gestione dell'infrastruttura "Tangenziale Est esterna di Milano".

A seguito di valutazione la proposta è stata dichiarata dal concedente di pubblico interesse.

Si è proceduto da parte del promotore ad integrare il progetto preliminare con lo studio di localizzazione urbanistica e di impatto ambientale. Il progetto, così integrato, è stato approvato dal CIPE.

Attualmente è in corso il procedimento di gara per l'affidamento dell'opera.

d) Autostrada del Brennero

Nel mese di dicembre 2005 si è perfezionato l'iter di revisione della convenzione mediante l'approvazione degli atti convenzionali che regolano, tra l'altro, le modalità di finanziamento del Tunnel ferroviario del Brennero, coerentemente alle previsioni di legge.

L'atto aggiuntivo prevede l'estinzione del contenzioso in materia tariffaria a fronte di una ridefinizione della scadenza della concessione al 30 aprile 2014.

L'efficacia della convenzione aggiuntiva decorre dal 29 dicembre 2005.

Il piano allegato all'atto aggiuntivo prevede l'esecuzione di un programma d'investimenti in nuove opere per un ammontare di 1.010 mln/euro.

e) Strada dei Parchi

Sono proseguite le attività di valutazione delle proposte di aggiornamento del piano finanziario annesso alla convenzione vigente.

La modifica del piano si è resa necessaria in conseguenza della ritardata assunzione della gestione delle tratte A24 e A25 e delle ulteriori variazioni verificatesi rispetto alle previsioni di piano.

Successivamente alla pronuncia da parte del Cda di ANAS sugli elementi del nuovo piano è in via di perfezionamento la documentazione di riferimento.

5.14. Il progetto di fusione per incorporazione di Autostrade s.p.a. in Abertis Infrastructuras s.a.

5.14.1. Collateralmente alle vicende riguardanti le convenzioni sottoscritte da ANAS con le sub-concessionarie si è sviluppata, con alterne vicende, l'iniziativa, assunta dalla sub-concessionaria Autostrade Spa, di fondersi

con la spagnola Abertis Sa, iniziativa che ha coinvolto sia ANAS, sia l'Autorità di Governo per quanto di rispettiva competenza.

La vicenda è iniziata in data 23 aprile 2006 con l'approvazione e la comunicazione al mercato, da parte dei Cda delle due anzidette società, di un comune progetto di fusione per incorporazione di Autostrade Spa in Abertis Sa; progetto che è stato successivamente approvato dal CdA di Autostrade Spa in data 2 maggio 2006.

In assenza di una formale comunicazione dell'operazione di fusione ad ANAS, questa, con nota del 27 aprile 2006, al fine di vagliare la legittimità dell'operazione, ha chiesto ad Autostrade Spa di fornire una serie di informazioni riguardanti il modificato assetto patrimoniale del Gruppo, i profili di rischio e rendimento sugli asset apportati dal Gruppo Abertis, la struttura finanziaria del Gruppo successivamente alla fusione e sul mantenimento della capacità prospettica di finanziamento degli investimenti, la permanenza degli asset patrimoniali in capo ad Autostrade Spa e il modello di *governance* di Autostrade per l'Italia Spa (ASPI).

In data 12 maggio 2006, in esito all'anzidetta richiesta, Autostrade Spa ed ASPI facevano pervenire ad ANAS, tra l'altro, il progetto di fusione accompagnato da uno stralcio del verbale del CdA di Autostrade del 2 maggio 2006.

- 5.14.2. ANAS provvedeva quindi a nominare una commissione di esperti, incaricandola di esaminare la documentazione richiesta ad Autostrade Spa relativa all'operazione di fusione e di formulare le proprie valutazioni con particolare riferimento alla legittimità dell'operazione relativamente agli obblighi assunti da Autostrade per l'Italia Spa con il contratto di concessione del 1997 e con i successivi atti aggiuntivi fino al IV del 1993, all'analisi comparativa della situazione *ante* e *post* operazione di fusione ed alle conseguenze dell'operazione di fusione con riguardo alla capacità prospettica di realizzare investimenti, alla gestione ed alla futura attività manutentoria dell'infrastruttura, della qualità del servizio e della sicurezza, nonché al sistema tariffario.

La Commissione di esperti, dopo aver ripercorso le varie tappe del rapporto concessorio tra ANAS e Autostrade ed essersi soffermata in particolare sul processo di privatizzazione dell'originaria concessionaria, in relazione ai quesiti rivoltile, dopo aver osservato che "l'operazione di fusione di Autostrade in Abertis (...) comporta cambiamenti anche

sostanziali che incidono sull'assetto di controllo, sulla struttura economica, patrimoniale e finanziaria e sugli indirizzi strategici di Gruppo, con possibili effetti sul piano degli investimenti di Autostrade per l'Italia, sugli standard di erogazione dei servizi", ha concluso nel senso che la stessa operazione determinerebbe "una significativa alterazione" del rapporto che lega Autostrade Spa ad ANAS, con una riduzione reale delle garanzie a suo tempo poste a presidio dell'effettivo conseguimento degli interessi pubblici, e che "appare pertanto necessario che ANAS, quale soggetto concedente, introduca nella convenzione di concessione attualmente in essere adeguate misure atte a salvaguardare l'originario complessivo sistema di garanzie" a tutela del pubblico interesse giungendo eventualmente fino ad "assumere i conseguenti provvedimenti caducatori del rapporto di concessione ove l'operazione di fusione dovesse avere comunque ulteriore corso ed efficacia".

5.14.3. Sul progetto di fusione si è pronunciata in data 9 giugno 2006 anche l'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, forniture e servizi, la quale ha osservato che nel rapporto concessorio tra ANAS e ASPI non si sono verificati fatti tali da giustificare la revoca della concessione, unico strumento a disposizione di ANAS, il quale si palesa come una sanzione eccessiva ove raffrontata ad inadempienze minori.

Dopo aver evidenziato che gli investimenti disposti dalla concessionaria sono ammontati a circa 2,2 miliardi a fronte di una previsione di circa 4,1 miliardi, l'Autorità ha osservato che peraltro la maggior parte degli interventi previsti dalla convenzione del 1997 non erano immediatamente cantierabili in quanto ancora "allo stato di progettazione preliminare o addirittura di semplice studio di fattibilità", ciò che ha reso necessario da parte della concessionaria un complesso lavoro di approfondimento progettuale, cui si sono aggiunti ritardi nella fase di concertazione con gli enti locali in sede di conferenza dei servizi, con il conseguente differimento dell'effettivo inizio dei lavori e l'incremento dei costi.

Tanto premesso, l'Autorità ha rilevato il mancato esercizio da parte della concedente di una specifica attività di stimolo e controllo preordinata alla più sollecita attuazione del piano finanziario, non risultando agli atti la formulazione di diffide e di atti di costituzione in mora nei confronti della concessionaria, ma ha aggiunto che le omissioni di ANAS non esimono la concessionaria dal risarcimento del danno in assenza della prova di cui

all'art. 1218 cod.civ. (inadempimento dovuto a causa ad essa non imputabile).

Conclusivamente l'Autorità ha suggerito la rinegoziazione della convenzione fondata su un sistema sanzionatorio di misure graduali, nonché sulla previsione di interventi sostitutivi in caso di inerzia della concessionaria, sul riesame delle (irrisorie) percentuali sui pedaggi autostradali (1%) e sui proventi delle sub-concessioni a terzi (2%), sulla intervenuta riduzione dei costi a carico della concessionaria, sulla eliminazione di situazioni di monopolio in sede di cessione a terzi del suolo demaniale, su una revisione della vigente formula per la determinazione dei pedaggi in base agli effettivi volumi di traffico, sul mantenimento dell'obbligo di comunicare variazioni del capitale azionario superiori al 2% in capo alla capogruppo Autostrade Spa e non ad ASPI ed infine sulla previsione di meccanismi di tutela del pubblico interesse alla corretta gestione ed al potenziamento della rete autostradale gestita da ASPI.

5.14.4. Proprio sulla strada della rinegoziazione e della revisione delle convenzioni concessorie di Autostrade Spa come anche delle altre concessionarie si sono più di recente posti ANAS ed il Ministero vigilante, una linea quest'ultima che ha trovato il sostegno legislativo nel disposto dell'art. 12 del dl 262/2006, poi trasfuso nell'art. 1, comma 1018, della legge finanziaria 2007, laddove prevede una convenzione unica valida per tutte le concessionarie (cfr. retro § 5.9).

Contro tale linea di azione si è posta la Commissione europea, la quale nel gennaio 2007 ha aperto nei confronti dell'Italia la procedura d'infrazione per asserita incompatibilità dell'art. 12 del dl 262/2006 con gli articoli 56 e 43 del trattato CE¹⁴, in quanto ritenuta contraria al principio di concorrenza e libertà del mercato nello spazio comunitario¹⁵.

¹⁴ Il disposto dell'art. 12 è stato successivamente superato da un'apposita disposizione inserita nel decreto fiscale che accompagna la manovra di bilancio 2007, con la quale è stata abrogata la norma limitativa del diritto di voto dei costruttori, così come è stata soppressa la norma che prevedeva la rinegoziazione delle concessioni autostradali in essere, le condizioni per il loro rinnovo e la tempistica ed i limiti alla facoltà di revoca delle concessioni stesse.

¹⁵ I vari aspetti connessi al progetto di fusione tra Autostrade Spa e Abertis Sa sono stati dibattuti in un apposito CdA di ANAS in data 8 dicembre 2006. In tale sede il CdA ha deliberato di dare mandato al Presidente di promuovere, dinanzi al Tribunale Civile di Roma, azione giudiziaria volta ad accertare, nei confronti di ASPA e ASPI, l'inadempimento delle società ed ad ottenere il risarcimento del danno conseguente.

6. Risultati contabili della gestione

6.1. Atti programmatici e previsionali della gestione 2005

Il *budget* della Società relativo all'esercizio 2005 è stato formulato sulla base del Contratto di programma e del Piano industriale relativi al triennio 2003-2005. Ad esso si accennerà pertanto dopo aver riferito su questi ultimi due documenti programmatici.

6.1.1. Contratto di programma 2003-2005

Con l'esercizio 2005 si è chiuso il termine di validità del contratto di programma per il triennio 2003-2005, contenente l'indicazione dei rapporti programmatici ed operativi tra ANAS, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'economia e delle finanze.

Oggetto del contratto – sottoscritto soltanto in data 25 maggio 2005, quindi approvato con decreto n. 663/CD del MIT, adottato di concerto con il MEF in data 15 giugno 2005 ed infine registrato dalla Corte dei conti in data 26 agosto 2005 – è l'attuazione di un piano di investimenti sulla rete stradale ed autostradale d'interesse nazionale, individuata dal d.lgs. 461/1999 e successive modificazioni, finalizzato all'ammodernamento della rete stessa ed al miglioramento della sicurezza stradale (art. 2).

Con il contratto ANAS s'impegna, tra l'altro, ad esercitare i servizi in concessione alle condizioni previste dalla convenzione, dallo stesso contratto, dai principi vigenti in materia, dalle direttive comunitarie, dagli accordi internazionali e dalle norme tecniche (art. 5), nonché a sviluppare iniziative per la valorizzazione degli assets aziendali (art. 6) e a dare piena attuazione alle attività di Piano mirate alla valorizzazione del patrimonio immobiliare e fondiario (art. 7).

6.1.2. Piano industriale 2003-2005

La contabilità previsionale dell'esercizio 2005 racchiusa nel relativo *budget* è connotata da un vincolo di coerenza con il Piano industriale, designato anche con la denominazione di "linee strategiche di indirizzo".

Il Piano, espressamente previsto dall'atto concessorio, è finalizzato a delineare gli obiettivi, le strategie, gli interventi regolanti la gestione della Società, con particolare riguardo alla provvista di risorse umane,

finanziarie e strumentali e con l'enunciazione delle relative politiche e dei criteri applicativi, il tutto in un articolato quadro di riferimento che tenga conto dei dati, delle informazioni e delle elaborazioni riguardanti le proiezioni economico-finanziarie del periodo di riferimento - fondate sui dati preconsuntivi, sui *budget*, sul piano dei ricavi e sul piano degli investimenti contenuto nel contratto di programma - e che consenta, *a posteriori*, la verifica, in termini di regolarità e sana gestione finanziaria, della conduzione societaria in rapporto ai compiti enunciati nell'atto di concessione.

L'esercizio 2005 s'interpone tra il Piano 2003-2005 ed il Piano 2005-2008, oltre che tra i contratti di programma aventi la medesima estensione temporale.

In proposito è da premettere che già il Piano 2003-2005 presentava vistose carenze di vario ordine (procedimentale, organizzativo, strutturale e, non ultimo, redazionale) puntuamente rilevate dal Collegio Sindacale e dalla Corte¹.

In particolare, la Corte osservava allora come non sia possibile sopperire alle esplicitazioni del Piano ricorrendo al *budget* o ad altri documenti contabili, i quali hanno finalità attuative e non già sostitutive del Piano, qualora questo presenti le cennate carenze.

Più esplicitamente, le carenze del Piano 2003-2005 vanno individuate:

- nella mancata indicazione dei "punti deboli" emersi dalla gestione dell'anno precedente, con l'enunciazione delle misure correttive ritenute idonee ad assicurare la riduzione degli oneri economico-finanziari a carico della Società e quindi la piena realizzazione del principio di economicità della gestione, particolarmente in tema di assetti della struttura operativa, di informatizzazione e di razionale utilizzo delle risorse umane;
- nella carente indicazione di tutte le azioni riferibili alla gestione caratteristica, con la precisazione delle azioni prioritarie da avviare per il conseguimento degli obiettivi della Società;
- nell'assenza di ogni indicazione in ordine alla "rimodulazione" dei fondi per lavori iscritti nello stato patrimoniale del precedente esercizio;
- nella irrilevanza di ogni accenno ad adempimenti che non rientrino nella competenza della Società, bensì in quella dell'Autorità di Governo

¹ Vedasi Relazione per l'esercizio 2003, §§ 2.6 e 2.7.

ovvero del Parlamento (com'è il caso dell'incremento delle risorse proprie e della conseguente fuoruscita dal settore pubblico e del pedagiamento delle autostrade a mobilità gratuita).

Tali carenze hanno finito con il riflettersi sull'attività gestionale d'insieme della Società, la quale, nella sua complessa organizzazione, necessita di chiari punti di riferimento per lo svolgimento della sua *mission* relativa alle infrastrutture stradali, e ciò anche al fine di evitare che la soluzione delle carenze organizzative e funzionali venga rimandata di anno in anno senza essere affrontata in modo sistematico.

In particolare, il nuovo Piano, non diversamente da quello precedente, è stato redatto sul presupposto che la Società riceva corrispettivi di servizi a valori di mercato ed effettui investimenti utilizzando risorse sia pubbliche sia private.

La mancata realizzazione di tali presupposti nel periodo di operatività del precedente Piano 2003-2005 ha indotto il CdA, nella seduta del 30 maggio 2006, ad una rivisitazione degli obiettivi strategici contenuti nel nuovo documento valido per il periodo 2005-2008 ed alla conseguente rimodulazione dei contenuti, e ciò anche alla luce della critica situazione di bilancio innescata dalla legge finanziaria 2006.

Le "linee strategiche", alias Piano industriale, non rappresentano ancora, in sostanza, un compiuto documento programmatico economico-finanziario a motivo delle carenze di vario ordine che esso presenta, soprattutto per quanto si riferisce alla coerenza con la realtà di mercato e quindi all'attualità.

Deve pertanto ribadirsi il richiamo ad una formulazione del Piano più coerente con le finalità insite nell'atto di concessione e quale necessario presupposto per la formulazione dell'annuale *budget*, se si vuole che questo, e di rimando l'attività gestionale della Società, non siano scoordinate dalla visione strategica dell'azione di quest'ultima.

Con tali necessarie precisazioni si riportano di seguito i valori delle attività istituzionali di ANAS come previste dapprima nel Piano 2003-2005 e successivamente nel Piano 2005-2008.

Piano industriale 2003-2005

(importo in milioni)

Ricavi	2003	2004	2005
Pubblicità	8,2	10,1	11,8
Licenze e concessioni	19,7	28,6	36,0
Trasporti eccezionali	2,3	4,3	5,5
<i>Royalties</i> su autostrade in gestione diretta	11,3	11,6	11,9
<i>Royalties</i> su autostrade in concessione	1,1	1,1	1,1
Centro sperimentale di Cesano	0,6	1,0	1,5
Canone di concessione Autostrada dei Parchi	55,8	55,8	55,8
Totale attività tradizionali	99,0	112,5	123,6
Ricavi straordinari per sanatorie	-	15,0	-
Corrispettivo da servizi istituzionali	375,0	375,0	479,0
Totale generale	474,0	502,5	602,6

Piano industriale 2005-2008

(importo in milioni)

Ricavi	2005	2006	2007	2008
Pubblicità	10,0	11,0	12,0	13,0
Licenze e concessioni	22,0	24,0	28,0	35,0
Trasporti eccezionali	6,0	9,0	10,0	11,0
<i>Royalties</i> su autostrade in gestione diretta	15,0	20,0	22,0	24,0
<i>Royalties</i> su autostrade in concessione	5,0	5,0	5,0	5,0
Centro sperimentale di Cesano	1,5	1,8	3,6	4,8
Canone di concessione Autostrada dei Parchi	56,0	56,0	56,0	56,0
Totale attività tradizionali	115,5	126,8	136,6	148,8
Ricavi straordinari per sanatorie	0,0	0,0	0,0	16,0
Corrispettivo da servizi istituzionali	341,0	443,0	453,0	462,0
Totale generale	456,5	569,8	589,6	626,8

Altri ricavi previsti nel Piano 2005-2008

(importo in milioni)

Ricavi	2005	2006	2007	2008
Passante di Mestre	7,0	28,0	43,0	65,0
TLC	4,0	6,0	7,0	7,0
Locazioni	1,0	2,0	2,0	2,0
Consulenze all'estero	n.d.	3,5	8,8	14,5
Altro	0,0	0,0	2,0	12,0
Totale	12,0	39,5	62,8	100,5

Piano industriale 2005-2008 aggiornato al 30 giugno 2006

(importo in milioni)

Ricavi	2005	2006	2007	2008
Pubblicità	10,0	12,0	15,0	18,0
Licenze e concessioni	22,0	44,0	44,0	44,0
Trasporti eccezionali	6,0	7,0	9,0	10,0
<i>Royalties</i> su autostrade in gestione diretta	15,0	10,0	12,0	14,0
<i>Royalties</i> su autostrade in concessione	5,0	5,0	5,0	5,0
Centro sperimentale di Cesano	1,5	n.d.	n.d.	n.d.
Canone di concessione Autostrada dei Parchi	56,0	56,0	56,0	56,0
Totale attività tradizionali	115,5	134,0	141,0	147,0
Ricavi straordinari per sanatorie	0,0	25,0	0,0	0,0
Corrispettivo da servizi istituzionali	341,0	234,0	241,0	267,0
Totale generale	456,5	393,0	382,0	414,0

Altri ricavi previsti nel Piano 2005-2008 aggiornato

Ricavi	2005	2006	2007	2008
Passante di Mestre	7,0	17,0	35,0	56,0
TLC	4,0	4,0	6,0	9,0
Locazioni	1,0	1,0	2,0	2,0
Totali	12,0	22,0	43,0	67,0

* Includono i ricavi del Centro Sperimentale di Cesano e le consulenze all'estero.

In ordine ai valori contenuti nei due Piani si osserva come alcune delle previsioni si presentino poco realistiche, soprattutto alla luce dei risultati concretamente conseguiti.

E' questo il caso dei ricavi da *pubblicità*: a fronte di una valutazione previsionale dell'ordine di grandezza di 11,8 miliardi accreditati per il 2005, essa non ha neanche raggiunto, tra i dati di bilancio, i 10 miliardi, talché non è comprensibile su quale base (oltre tutto non esplicitata) possa esserne previsto l'innalzamento progressivo negli esercizi a seguire fino ai 18 miliardi assegnati al 2008.

Per quanto poi si riferisce ai ricavi da *licenze e concessioni*, non si comprende come possa prevedersene un innalzamento dai 22 miliardi conseguiti nel 2005 ai preventivati 44 miliardi per il 2006 ed esercizi successivi in assenza di un compiuto programma di riordino e valorizzazione del settore relativo al demanio stradale e di avvio a soluzione dell'annoso problema costituito da un diffuso abusivismo.

6.1.2.1. Il budget 2005

Il budget 2005 è stato definito con l'adozione della procedura approvata dal Presidente della Società con la circolare n. 5/2003 del 4 settembre 2003.

In proposito giova preliminarmente precisare che l'anzidetta procedura prevede due fasi:

- la prima di redazione, con la quale il Cda fissa gli obiettivi primari della Società e vengono elaborati i budget particolari dei singoli uffici sulla base del lavoro preparatorio svolto dalla D.C. Amministrazione e Finanza, seguita dal lavoro svolto dall'Ufficio di Valutazione e Controllo strategico per la definizione dei piani operativi;
- la seconda di verifica trimestrale, da parte dell'Ufficio di valutazione e controllo strategico, dell'andamento della gestione, finalizzata ad una eventuale riallocazione delle risorse.

Sulla scorta di tale procedura è stato formulato, al pari del precedente esercizio 2004, il budget economico 2005, il quale, nella sua definitiva rimodulazione al 30 giugno 2005, presentava i seguenti valori complessivi in termini rispettivamente di ricavi, di costi e di risultato d'esercizio.

Budget economico rimodulato al 30 giugno 2005

(in migliaia di euro)

Descrizione	Budget rimodulato 30.6.2005	Budget 2005	Differenze
Ricavi			
Ordinari	109.060	107.736	1.324
Diversi	353.191	353.960	- 769
Totale ricavi	462.251	461.696	555
Costi operativi			
Manutenzione ordinaria (SS + AS)	259.199	250.000	9.199
Personale	272.200	280.000	- 7.800
Consulenze	22.218	21.081	1.137
Godimento beni di terzi	4.550	4.355	195
Contenzioso	28.249	27.121	1.128
Manutenzione beni	12.788	12.071	717
Altri costi per servizi	65.243	62.835	2.408
Totale costi operativi	664.447	657.463	6.981
Margine operativo lordo	- 202.196	- 195.767	- 6.429

Budget rimodulato al 30 giugno 2005 relativo ai lavori

(in migliaia di euro)

Descrizione	Budget rimodulato 30.6.2005	Budget 2005	Differenza
Nuove opere	2.298.407	2.626.392	- 327.985
Manutenzione straordinaria	378.932	516.172	- 137.240
Pavimentazioni	162.460	125.532	36.928
Totale budget lavori	2.839.799	3.268.096	- 428.297

Budget rimodulato al 30 giugno 2005 relativo alle immobilizzazioni tecniche

(in migliaia di euro)

Descrizione	Budget rimodulato 30.6.2005	Budget 2005	Differenza
Macchinari, attrezature ed autoveicoli	18.649	27.830	- 9.181
Mobili e arredi	2.275	2.673	- 398
Terreni e fabbricati	1.768	400	1.368
Attrezzature ed Imp. Informatici	5.233	4.793	440
Immobilizzazioni Immateriali	14.662	11.723	2.939
Licenze Software	3.759	4.514	- 755
Totale budget Immob.ni tecniche	46.346	51.933	-5.587

Rispetto al budget 2004 il budget rimodulato 2005 presenta una variazione nei ricavi principalmente riconducibile alla diminuzione dei corrispettivi da servizi, mentre per i costi le principali variazioni riguardano la

manutenzione ordinaria (+25.199), dovuta all'aumentata attività, ed il personale (+12.200), imputabile al fatto che nel 2005 era atteso il rinnovo contrattuale.

6.2. Legge finanziaria 2005

La legge 30 dicembre 2004 n. 311 (legge finanziaria 2005), nel quadro della razionalizzazione della finanza pubblica, ha conferito ad ANAS Spa, a titolo di apporto al capitale sociale, stanziamenti per investimenti nella misura di 588,36 mln/euro per il 2005 e di 500 mln/euro per il 2006.

Inoltre essa ha autorizzato il MEF ad avviare – mediante cartolarizzazioni, costituzione di fondi immobiliari e cessioni dirette – programmi di dismissione immobiliare, i quali, tra l'altro, sono posti a copertura di tratti di rete stradale nazionale (art. 1, comma 450).

Ancora, in forza del disposto di cui ai successivi commi dello stesso art. 1, la L.F. 2005 ha autorizzato:

- un contributo quindicennale di 2 mln/euro a favore di ANAS Spa a decorrere dal 2005 per l'inizio dei lavori relativi alla S.S. 38 per l'accesso alla Valtellina;
- la spesa di 3 mln/euro per la prosecuzione dei lavori complementari al Passante autostradale di Mestre (rientrante tra le opere strategiche della Legge obiettivo)².

In realtà la legge finanziaria 2005 non ha poi raggiunto gli effetti attesi in termini di liberazione di risorse finanziarie da destinare alla copertura del complesso ed articolato piano di interventi comprendente anche quelli inclusi nella Legge obiettivo ed ha reso in tal modo critica la situazione finanziaria della Società nel successivo esercizio 2006, anche dei *gravosi limiti di spesa posti dalla legge finanziaria 2006 (legge 23 dicembre 2005 n. 266)*³.

² Il progetto preliminare del Passante era stato approvato dal CIPE con delibera n. 80 del 7 novembre 2003. Lo stesso CIPE con delibera n. 66 del 3 febbraio 2004 ha preso atto delle nuove modalità di rimborso del mutuo di 636,6 mln/euro che ANAS Spa dovrà contrarre con Infrastrutture Spa per far fronte al costo dell'opera non coperto dai fondi della Legge obiettivo.

³ La legge finanziaria 2006 rileva per aver imposto alla Società un vincolo di spesa per investimenti pari a euro 1.700 mln, successivamente innalzato a 1.913 mln/euro in forza del d.l. 6 marzo 2006 n. 68, convertito nella legge 24 marzo 2006 n. 127. Si è trattato di un gravoso limite di spesa, che nel corso dell'esercizio 2006 ha determinato una situazione di alta criticità nei programmi di avanzamento delle opere in corso, innescando lo scenario di un blocco totale dei cantieri tra i mesi di luglio e agosto dello stesso 2006, blocco poi rientrato a seguito dell'intervento dell'Autorità di Governo che con decreto legge 4 luglio 2006 n. 223, convertito nella legge 4 agosto 2006 n.248, ha individuato in 2.913 milioni il nuovo limite di spesa, peraltro da utilizzarsi esclusivamente per i cantieri aperti.

6.3. Il bilancio di esercizio 2005

Il bilancio dell'esercizio 2005 è stato redatto nel rispetto delle disposizioni dell'art. 2423 e seguenti cod. civ. ed è costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa.

E' accompagnato dalla relazione sulla gestione predisposta in conformità a quanto disposto dall'art. 2428 cod. civ. ed è stato redatto nel presupposto della continuità dell'attività aziendale sulla base del vigente ordinamento ed in particolare delle enunciazioni di cui all'art. 7 della legge 178/2002 come modificato dall'art. 6 ter della legge 248/2005 e dei piani economici e finanziari della Società per il periodo 2005-2008.

I criteri applicati nella valutazione delle singole voci sono conformi a quelli di cui all'art. 2426 cod. civ.⁴

Sullo schema di bilancio 2005 si sono favorevolmente espressi sia il Collegio dei Sindaci (verbale n. 182/2006)⁵, sia il Revisore contabile.⁶

Il progetto del bilancio di esercizio 2005 è stato deliberato dal CdA di ANAS nella seduta del 22 giugno 2006.

Nella Relazione al bilancio si riferisce puntualmente sulla gestione della controllata Quadrilatero Spa e delle collegate. La Società, peraltro, non ha predisposto il bilancio consolidato, avendo ritenuto opportuno avvalersi della clausola di esclusione prevista dall'art. 28 del d.lgs. 127/1991, tenuto conto della irrilevanza della sua partecipazione maggioritaria alla stessa Quadrilatero Spa.

6.3.1. Il conto economico

6.3.1.1. Il conto economico si è chiuso con un risultato economico in forte disavanzo per 496,43 mln/euro, come emerge dal seguente prospetto sui principali risultati e aggregazioni di voci di bilancio.

⁴ La Società di revisione contabile ha attestato che i predetti criteri sono altresì conformi ai principi contabili emessi dai Consigli nazionali dei dotti commercialisti e dei ragionieri, così come modificati dall'OIC e, ove mancanti e applicabili, dagli IFRS emessi dagli IASB.

⁵ Il Collegio ha tra l'altro osservato che "i ritardi registrati e le limitate risorse finanziarie hanno determinato il ricorso all'indebitamento verso istituti di credito con il pagamento dei relativi interessi, i quali hanno sottratto ulteriori risorse alla Società".

⁶ La Società di revisione ha in particolare evidenziato che ANAS "ha in essere controversie ed altre situazioni di incertezza dalla cui definizione potrebbero derivare significativi oneri al momento non quantificabili".

(in milioni di euro)

Conto economico	2005	2004	Variaz. %
Ricavi			
Corrispettivi da servizi	341,67	375,00	- 8,9
Canoni e royalties	70,46	69,74	1,0
Trasporti eccezionali	5,34	5,23	2,1
Licenze e concessioni	24,40	22,63	7,8
Pubblicità	9,87	8,53	15,7
Altri ricavi e proventi	19,81	21,21	- 6,6
Totale ricavi	471,55	502,34	-6,1%
Costi operativi			
Contributi a favore di terzi	79,74	4,19	1.803,1
Manutenzioni beni	11,63	13,00	-10,6
Godimento beni di terzi	4,83	3,82	26,6
Personale	325,94	360,10	- 9,5
Manutenzione SS e AS	232,26	206,99	12,2
Manutenzione su reti Enti Locali	5,81	9,43	-38,4
Nuove opere su reti Enti locali	193,01	80,69	139,2
Contenzioso	51,98	33,23	56,4
Consulenze	20,40	24,85	- 17,9
Altri servizi ed oneri diversi	65,19	47,17	38,2
Totale costi operativi	990,79	783,47	26,5%
Margine operativo lordo (EBITDA)	-519,24	-281,12	84,7%
Reddito operativo			
Incrementi di immobilizzazioni	112,09	105,69	9,1
Utilizzo fondi in gestione	275,12	338,27	- 18,7
Ammortamenti e accantonamenti	- 319,28	- 125,93	153,5
Totale reddito operativo	-451,30	36,91	-1.321,8
Saldo gestione finanziaria	- 9,80	- 1,96	400,5
Saldo componenti straordinari	- 35,33	- 27,41	-
Imposte sul reddito	0,00	- 7,54	-
Risultato di esercizio	-496,53	0,00	=

Con riguardo, anzitutto, al *risultato di esercizio* si osserva che già nel 2004 la Società era stata costretta, al fine del raggiungimento del pareggio di bilancio, a fare ricorso all'utilizzo degli accantonamenti.

Nel corso dell'esercizio 2005 la situazione economica si è ulteriormente aggravata soprattutto a motivo degli aumentati costi per contributi a favore di terzi (+1.803,1%), per nuove opere su reti Enti locali (+139,2%), per il contenzioso (+56,4%) e per la manutenzione ordinaria SS e AS (+12,2%), oltre che per l'aumentata quota relativa agli ammortamenti e accantonamenti (+153,5%).

6.3.1.2. Nel dettaglio del conto economico, per quanto si riferisce anzitutto ai *ricavi*, si osserva che questi, nel loro complesso, hanno subito una

flessione del 6,1%, essendosi attestati su un importo di 471,55 milioni di euro contro i 502,34 milioni del 2004, mentre sono risultati leggermente superiori alla previsione di budget (462,25 milioni).

A tale significativa flessione dei ricavi si contrappone – quale segnale negativo della capacità gestionale dell’azienda – un sensibile e non proporzionato incremento dei *costi operativi*, passati dai 783,46 milioni di euro del 2004 ai 990,78 milioni di euro del 2005, con un incremento di oltre un quarto (26,5%) ed un notevole scostamento in aumento rispetto alla previsione di budget (664,45 milioni) di quasi la metà (+49,1%).

In particolare, i ricavi da *pubblicità* sono passati da 8,53 milioni del 2004 ai 9,87 del 2005, con un incremento del 15,7%; gli introiti da *royalties*, a loro volta, sono passati dai 69,74 del 2004 ai 70,46 del 2005, evidenziando un minimo incremento (1,0%).

6.3.1.3. Tra i *costi* emerge il dato relativo alle *nuove opere su reti degli enti locali*, le quali, pur a fronte di un significativo abbattimento dei costi per la manutenzione delle reti (-38,4%), delle consulenze (-17,9%) e del personale (-9,5%), hanno comportato nel 2005 esborsi per 193,01 milioni di euro contro gli 80,69 milioni del 2004 (+139,2 %). La spesa del *personale*, in particolare, sebbene si sia contratta dai 360,10 milioni di euro del 2004 ai 325,94 milioni di euro del 2005, rappresenta pur sempre un notevole onere per le finanze della Società e, indirettamente, dello Stato, essendosi attestata su circa un terzo (32,9%) del totale dei costi operativi (990,78 milioni di euro).

Un discorso a parte meritano i costi per il personale, per il contenzioso e per gli incarichi di studio e consulenza: per i primi si fa rinvio al precedente § 3.4.4, per i secondi al successivo capitolo 7, per i terzi a quanto esposto qui di seguito.

6.4. Il costo delle consulenze

6.4.1. Tra i fattori che hanno determinato, nel primo periodo successivo alla trasformazione di ANAS in società di capitali in mano pubblica, la necessità di ricorrere a professionalità esterne possono individuarsi:

- l’adozione della contabilità civilistica in luogo di quella finanziaria fino ad allora applicata nella gestione finanziaria dapprima dall’azienda autonoma e successivamente dall’ente pubblico economico ANAS;

- l'esercizio di diritti facenti capo allo Stato imposto dalla convenzione concessoria di cui all'art. 7 del decreto legge n. 138/2002, convertito nella legge 178/2002;
- la gestione delle strade in quanto acquisite al proprio patrimonio pur continuando a rivestire la natura di beni demaniali (art. 76, comma 1, lett. a, della legge n. 289/2002);
- la cessione di parte della rete stradale ed autostradale ad Infrastrutture Spa, con la conseguente costituzione di un nuovo soggetto concessionario (art. 1, comma 450, della legge n. 311/2004);
- la modifica del titolo della propria attività gestionale attraverso il riconoscimento della facoltà di creare società alle quali sub-concedere parti della rete stradale ed autostradale oggetto della concessione, con la possibile cessione a terzi delle quote di partecipazione in tali società (art. 6 *ter* della legge n. 248/2005);
- l'obbligo di dar corso alle disposizioni legislative di cui al d.lgs. 8 giugno 2001 n. 231 in materia di responsabilità amministrativa di enti e società;
- il fatto di dover affrontare nella nuova struttura societaria – a fronte del programma di infrastrutture strategiche approvato dal CIPE nel dicembre 2001 in attuazione della legge n. 443/2001 (d.lgs. n. 190/2002 e successive modificazioni) – un considerevole volume di investimenti, passato in termini di erogazioni dai 2.132 milioni di euro del 2002 ai 4.248 milioni del 2005, dunque in pratica raddoppiato nell'arco di un triennio, mentre nel più vasto contesto dei bandi pubblicati e delle gare aggiudicate esso è passato dai 6.712 milioni di euro del 2002 agli 8.609 milioni del 2005.

Si è trattato, in sostanza, di un contesto normativo che ha imposto alla Società di colmare il vuoto di professionalità che in quel momento di passaggio ne connotava l'azione.

Ne è scaturita l'esigenza di ricorrere ad attività di *outsourcing* mediante l'affidamento di compiti di studio e consulenza a soggetti esterni inizialmente assai massiccio, poi via via ridottosi.

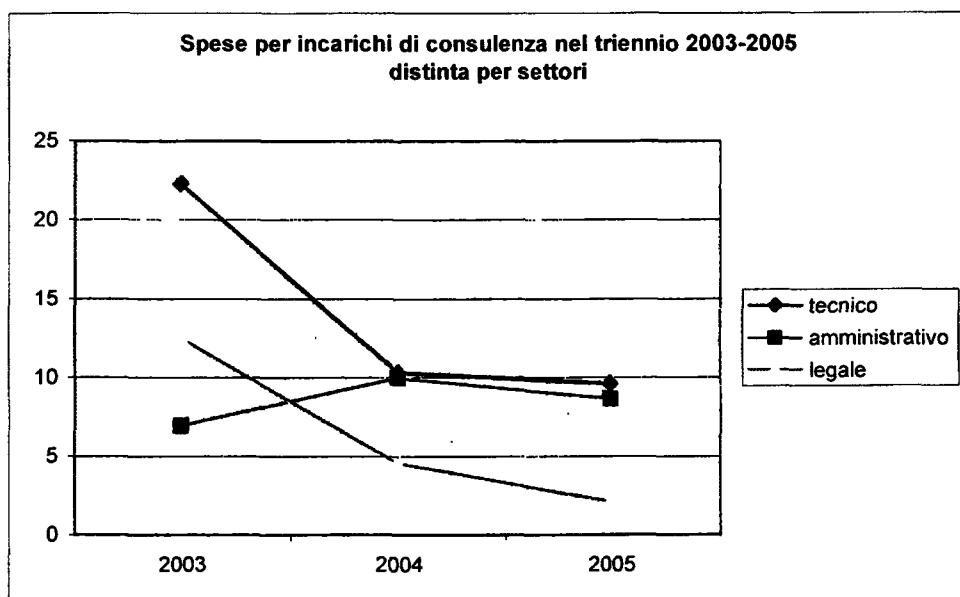
- 6.4.2. Nell'anno 2005 il costo delle consulenze esterne, così come rilevato dai dati forniti dal Sistema informativo centrale della Società e riportato in bilancio, ha evidenziato un andamento riflessivo, essendosi attestato sul

complessivo importo di € 20,4 milioni, inferiore del 17,9% a quello sostenuto nel 2004 (€ 24,8 milioni), mentre si è più che dimezzato rispetto a quello registrato nel 2003 (€ 41,9 milioni).

Tale andamento recessivo può meglio cogliersi dalla sottostante tabella – nella quale questa voce dei costi operativi, riferita al triennio 2003-2005, è articolata nei tre fondamentali settori tecnico, amministrativo e legale – e nel successivo grafico.

Settore	2005	2004	2003	(in milioni di euro)	
				Variazioni 2005/2004	2005/2003
tecnico	9,6	10,3	22,3	- 0,7	- 12,7
amministrativo	8,7	10,0	7,0	- 1,3	1,7
legale	2,1	4,5	12,6	- 2,4	- 10,5
Totali	20,4	24,8	41,9	- 4,4	- 20,5

Elaborazione Corte dei conti su dati ANAS.



Con particolare riguardo ai singoli settori, si nota che il maggior ricorso ad incarichi di consulenza ha interessato quello tecnico, inherente cioè ai lavori, più che dimezzato nel 2005 rispetto al 2003 (da 22,3 a 9,6 milioni di euro), seguito da quello amministrativo, con un picco nel 2004 (10 mln/euro) ed un leggero miglioramento nel 2005 (8,7 mln/euro), mentre il settore legale ha mostrato una contrazione costante nel triennio, essendosi ridotto di circa due terzi nel 2004 rispetto al 2003 (da 12,6 a 4,5 mln/euro), per poi dimezzarsi nel 2005 (2,1 mln/euro).

6.4.3. Nel dettaglio dei singoli settori, riguardo quello *tecnico* deve ribadirsi quanto affermato nella relazione sull'esercizio 2003 in ordine al fatto che la gestione caratteristica, attinente alla costruzione e manutenzione delle strade nazionali e delle autostrade gestite direttamente, deve essere di norma svolta da personale interno professionalmente qualificato, mentre il ricorso a consulenti esterni deve essere limitato a casi eccezionali congruamente motivati e giustificati⁷, tenuto conto che trattasi di una struttura operante sul territorio italiano da circa ottanta anni e come tale in esso ben radicata dapprima come azienda autonoma dell'allora Ministero dei lavori pubblici e successivamente come ente pubblico prima della sua trasformazione, nel 2002, in società di capitali.

Quanto al settore legale, mentre va preso atto dell'intesa, intervenuta nel febbraio 2007 tra la Società e l'Avvocatura Generale dello Stato⁸, mirante ad un maggiore coinvolgimento di quest'ultima nell'attività di smaltimento del contenzioso, andrebbe presa in considerazione l'eventuale internalizzazione del servizio – previa un'attenta analisi costi-benefici -, che valga ad alleggerire il ricorso ad incarichi esterni, limitandoli a pochi e ben ponderati ambiti.

Quanto infine al settore *amministrativo*, gli incarichi hanno riguardato sia società di consulenza, sia singoli professionisti.

Tra le prime, alla data del 31 ottobre 2006 risultavano in essere, tra gli altri, gli incarichi conferiti alla società incaricata della revisione contabile per un totale di 955.000 euro, alla società prescelta per gestire la contabilità societaria per un importo di 431.000 euro ed alla società incaricata di svolgere attività di supporto all'Ufficio pianificazione e controllo nonché relative alla contabilità analitica, al controllo di gestione ed all'attività di *reporting* per importo complessivo di 395.000 euro.

Spiccano inoltre i due contratti di consulenza sui quali la Corte si è soffermata nei due precedenti referti⁹ - cogliendo soprattutto l'aspetto relativo alla sostanziale identità del rispettivo oggetto, rappresentato dal monitoraggio del contenzioso -, contratti che, iniziati nel 2003, si sono

⁷ Relazione della Corte dei conti sulla gestione ANAS 2003, § 7.19.

⁸ L'intesa era stata sollecitata dal Collegio sindacale nell'adunanza del 22 novembre 2006 (verbale n. 199/2006) e condivisa in tale sede dal Magistrato delegato della Corte.

⁹ Cfr. § 7.23 della Relazione sulla gestione 2003 e § 7.4 e seguenti della Relazione sulla gestione 2004.

positivamente conclusi, secondo quanto attestato dalla Società, nel corso rispettivamente del 2005 e del 2006, con un esborso complessivo di oltre 15,5 milioni di euro.

Quanto agli incarichi conferiti a singoli professionisti, tra quelli in essere alla data del 31 ottobre 2006 vi rientravano, tra gli altri, quelli attribuiti per l'attuazione della legge 231/2001 (per un importo complessivo di 455.000 euro), per la predisposizione del bilancio 2005 (175.000 euro), per attività di supporto al Direttore Generale (175.000 euro), in relazione all'operazione di fusione tra Autostrade Spa e Abertis Sa (per un totale complessivo di 500.000 euro), per la sperimentazione di modelli di gestione del *business* pubblicitario (179.600 euro) ed a fini di supporto in materia tributaria (376.000 euro), finendo in tal modo per interessare tutte le principali funzioni della Società a livello centrale.

- 6.4.4. L'affidamento di incarichi di studio e consulenza hanno formato oggetto, nel corso del 2005, di un'apposita verifica amministrativo-contabile da parte della Ragioneria Generale dello Stato - Ispettorato Generale di Finanza -, la quale, con nota n. 0070265/IGF del 16 maggio 2006 , ne ha comunicato l'esito la collaterale Dipartimento del Tesoro, nonché al Ministero delle infrastrutture, al Collegio sindacale di ANAS Spa ed alla Procura Regionale della Corte dei conti per il Lazio.

Diverse ed articolate sono le irregolarità riscontrate in sede di verifica, ed in proposito è da considerare che già in precedenza la stessa RGS, con circolare n. 28 del 14 giugno 2005, richiamandosi alla deliberazione delle SS. RR. della Corte dei conti n. 6 del 15 febbraio 2005, aveva dato precise disposizioni circa le linee di indirizzo ed i criteri interpretativi in materia di affidamento di incarichi di studio o di ricerca ovvero di consulenza cui sono tenuti ad attenersi tutti gli organismi pubblici, tra i quali anche ANAS.

- 6.4.5. In data 28 novembre 2006 l'*Alto Commissario per la prevenzione e il contrasto della corruzione e delle altre forme di illecito nella pubblica amministrazione* ha fatto pervenire alla Società un'articolata relazione avente ad oggetto la gestione relativa al triennio 2002-2005, nella quale sono riportate le entità dei compensi corrisposti dalla Società alla varie categorie di consulenti esterni e le criticità del sistema.

Sui contenuti della relazione – sui quali la Corte si riserva di riferire nel

successivo referto relativo alla gestione finanziaria 2006 - è stata aperta un'indagine giudiziaria, mentre il Presidente della Società ha istituito, in data 16 gennaio 2007, una "unità di missione" da lui stesso coordinata, avente il compito di verificare l'eventuale permanenza delle evidenziate criticità e, se del caso, proporre idonee misure correttive.

6.4.6. Sulla spesa per consulenze esterne la Corte si è ampiamente e ripetutamente soffermata nei più recenti referti¹⁰, nei quali non ha mancato di evidenziare l'eccessivo ricorso fatto dalla Società a tale tipologia di incarichi senza l'osservanza dei rigorosi criteri che la regolano. In questa sede la Corte, pur prendendo atto della sensibile flessione di tale voce di spesa verificatasi nel 2005, ritiene di dover rinnovare l'invito, rivolto alla Società nelle più recenti Relazioni, a contenere al massimo il ricorso a tale eccezionale forma di integrazione delle professionalità operanti all'interno della struttura aziendale, attenendosi, nella realizzazione dei propri fini statutari e quali recepiti nella convenzione del 2002, ad una rigorosa applicazione del criterio di economicità gestionale, dal quale non può essere disgiunto il perseguimento, pur esso stesso rilevante, dell'efficienza delle proprie strutture.

6.5. Il costo del contenzioso. Rinvio

Un'altra voce significativa del bilancio 2005 è quella relativa agli oneri gravanti sulla Società per il contenzioso, oneri che nel 2005 hanno palesato un'abnorme crescita, essendo balzati dai 33,2 milioni di euro del 2004 a 52 milioni di euro, con un rilevante incremento del 56,4%.

Tali maggiori oneri hanno riguardato vari comparti gestionali, dal rapporto di lavoro alla gestione dei lavori, come sarà detto più dettagliatamente nel successivo capitolo 7, al quale pertanto si rinvia.

6.6. Lo stato patrimoniale

6.6.1. Stima del patrimonio sociale

Prima di riportare ed illustrare le risultanze più significative dello stato patrimoniale della Società al 31 dicembre 2005 necessita riferire sull'esito del procedimento, iniziato all'atto della costituzione di ANAS Spa,

¹⁰ Cfr. i §§ da 2.17 a 2.19 della Relazione sulla gestione 2003 ed i §§ da 7.4 a 7.10 della Relazione sulla gestione 2004.

finalizzato alla stima del patrimonio sociale.

In proposito occorre premettere che l'art. 7 del d.l. n. 138/2002, convertito nella l. n. 178/2002, di trasformazione dell'ANAS da ente pubblico economico a s.p.a. a totale partecipazione pubblica prevedeva al comma 5 che il capitale sociale della società di nuova costituzione venisse determinato con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze "in base al netto patrimoniale risultante dall'ultimo bilancio" e che a tal fine la stima del patrimonio sociale fosse effettuata da "uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale".

Disponeva altresì che il Cda, entro tre mesi dal ricevimento della relazione giurata, determinasse "il valore definitivo del patrimonio sociale nei limiti del valore di stima (...) e in misura comunque non superiore a quella risultante dall'applicazione dei criteri di cui all'art. 11, comma 2, della legge 21 novembre 2000 n. 342".

A fronte di tali disposizioni, con decreto del 22 novembre 2002 il Ministero dell'economia e delle finanze provvide a determinare in via provvisoria il capitale sociale in euro 244.105.639 (pari ad altrettante azioni del valore di 1 euro ciascuna) in base al patrimonio netto di ANAS Ente nazionale strade risultante alla data del 31 dicembre 2000.

Successivamente, con decreto del 3 marzo 2004 il Ministero Economia e Finanze ha designato il soggetto valutatore, al quale ANAS ha conferito l'incarico con deliberazione del 16 marzo successivo.

In data 29 aprile 2005 il valutatore ha asseverato la relazione "Stima del patrimonio sociale di ANAS ai sensi della legge n. 178 dell'8 agosto 2002" esprimendo il parere che il patrimonio sociale di ANAS Spa ammontasse al 18 dicembre 2002 ad euro 1.215.939.000.

Pertanto a partire dalla data anzidetta hanno cominciato a decorrere i tre mesi entro i quali, ai sensi del disposto dell'art. 7, comma 5, l. 178/2002, il Cda della Società avrebbe dovuto determinare il valore del capitale sociale della Società nei limiti del valore stimato¹¹.

In data 24 maggio 2005 lo stesso valutatore ha asseverato la relazione che fissa il patrimonio sociale di ANAS Spa al 1° gennaio 2004 in euro

¹¹ In realtà il Cda, nell'adunanza del 13 maggio 2004, considerato che a quest'ultima data risultava predisposto il bilancio 19.12.2002-31.12.2003, ha deliberato di richiedere al soggetto valutatore di evidenziare l'evoluzione delle poste patrimoniali esistenti alla data di trasformazione intercorse tra il 19.12.2002 e il 31.12.2003, così da assumere i dati della perizia di stima del patrimonio sociale quale riferimento per la definizione dei saldi di apertura dei conti dell'esercizio 2004.

909.981.000, talché il Cda di ANAS, nell'adunanza del 26 maggio 2005, ha proceduto a definire in euro 250.000.000 la porzione del valore patrimoniale da imputare a capitale sociale alla data del 1° gennaio 2004 ed in euro 659.981.000 quella da imputare a riserva vincolata al processo di ristrutturazione; ciò tenuto conto degli oneri relativi al completamento di tale processo e dell'attuale situazione di disequilibrio economico.

Ne consegue che, individuati nell'importo di euro 2.848.580.000 i versamenti in aumento del capitale sociale intervenuti con riferimento alla data del 31 dicembre 2004, il patrimonio netto a quest'ultima data ammontava ad euro 3.758.561.000.

Nell'assemblea straordinaria del 2 maggio 2005 è stato deliberato di portare il valore del capitale sociale dall'importo di euro 250.000.000 a quello di euro 2.269.892.000, utilizzando a tal fine l'importo di euro 2.019.892.000, già iscritto nell'apposita riserva, ammontante, al 31 dicembre 2004, ad euro 2.848.380.000. Sempre con riferimento all'esercizio 2005, è stata iscritta un'altra riserva, pari ad euro 71.964.000, in applicazione dell'art. 3, commi 115-119 della legge n. 662/96. Di conseguenza, il valore del patrimonio netto al 31 dicembre 2004, nel corso dell'esercizio successivo, ha registrato un incremento dell'importo di euro 786.539.000 ed ha subito una riduzione dell'importo di euro 496.425.000, pari alla perdita dell'esercizio stesso. Il valore del patrimonio netto al 31 dicembre 2005 ammonta pertanto ad euro 4.048.476.

6.6.2. Stato patrimoniale al 31 dicembre 2005

Di seguito si riportano le risultanze più significative dello stato patrimoniale, per la cui completa stesura si fa rinvio alla documentazione allegata alla presente relazione.

Si è preferito accostare le risultanze al 31.12.2005 a quelle dei due precedenti esercizi al fine di evidenziarne – nella difficile situazione finanziaria in cui versa la Società – gli scostamenti e gli esiti al fine di coglierne utili elementi di valutazione sotto il profilo degli equilibri di bilancio.

Stato patrimoniale al 31.12.2005

(valori in migliaia di euro)

Descrizione	al 31.12.2005	al 31.12.2004
Attivo		
A - Crediti verso soci	1.228.688	1.028.688
B - Immobilizzazioni	6.034.959	4.071.974
C - Attivo circolante	11.683.823	12.017.131
D - Ratei e risconti attivi	5.932	6.432
Totale attivo	18.953.402	17.124.225
Passivo		
A - Patrimonio netto	4.048.476	3.758.561
B - Fondi in gestione	12.127.653	11.358.149
C - Fondi rischi ed oneri	380.447	250.482
D - Fondo TFR	28.523	23.101
E - Debiti	2.367.946	1.733.464
F - Ratei e risconti passivi	356	468
Totale passivo	18.953.401	17.124.225

I dati finali dello stato patrimoniale relativo all'esercizio 2005 evidenziano quanto segue:

- a) i crediti verso soci si riferiscono all'importo ancora da introitare a fronte degli apporti in conto aumento di capitale effettuati dallo Stato e sono costituiti dalla consistenza di 1.028.688 euro al 31.12.2004, incrementata di 588.360 euro e decrementata di 388.360;
- b) le immobilizzazioni comprendono:
 - immobilizzazioni immateriali, pari ai ricavi relativi a strade ed autostrade in sub-concessione o in gestione diretta a fronte dei costi di mantenimento ed esercizio delle stesse, i diritti di brevetto industriale e di utilizzo delle opere dell'ingegno, le concessioni, licenze, marchi e simili, la capitalizzazione di costi per progetti di ricerca e sviluppo ecc.;
 - le immobilizzazioni materiali comprendono le movimentazioni nell'esercizio di terreni e fabbricati trasferiti ad ANAS ai sensi dell'art. 3, commi 115-119, della legge 662/1996, nonché gli impianti, i macchinari, le attrezzature industriali e commerciali ed altri beni,

oltre alle opere stradali ed autostradali completate;

- le immobilizzazioni finanziarie si riferiscono alle partecipazioni in imprese controllate¹², collegate ed altre (per 164.996.076 euro), in assenza di crediti verso le stesse;
- c) l'attivo circolante, composto delle rimanenze di materie e lavori, dei crediti verso clienti, e tributari nei confronti del MEF (per 6.437.837.356 euro) e dello Stato e di altri Enti (per 3.627.925.513 euro), nonché disponibilità liquide per 200.076.555 euro;
- d) i ratei e risconti attivi ammontano a 5.931.603 euro;
- e) il patrimonio netto comprende il capitale sociale ammontante a 2.269.892.000 euro, riserve relative a versamenti in conto aumento del capitale sociale ed altre e sconta la perdita dell'esercizio pari ad euro 496.424.841;
- f) i fondi di gestione comprendono il fondo speciale ex art. 7, co. 1, *quater*, legge 178/2002, i fondi vincolati per lavori, i fondi per copertura mutui e il fondo di cui alla legge 246/2002;
- g) un unico fondo per rischi ed oneri di 380.446.821 euro;
- h) i debiti, la cui voce più consistente è quella relativa ai fornitori (1.356.919.336 euro);
- i) i ratei e risconti passivi ammontano a 355.419 euro.

6.6.3. I conti d'ordine

I conti d'ordine al 31 dicembre 2005 includevano:

- a) opere da realizzare per 25,6 mld/euro;
- b) gare e ordini per opere da realizzare per 12,1 mld/euro;
- c) contratti di mutui stipulati e non ancora erogati per un importo di 2,8 mld/euro, accrescitivo di quello risultante al 31.12.2004 (poco più di un miliardo di euro);
- d) finanziamenti da ricevere per circa 2.279 mln/euro (inferiore per circa 40 milioni di euro all'importo risultante al 31.12.2004);
- e) garanzie ricevute da terzi per 550.620 euro (importo invariato rispetto al 2004)¹³.

¹² La Società si è avvalsa della clausola di esclusione di cui all'art. 28 del d.lgs. 127/1991 e pertanto non ha predisposto il bilancio consolidato.

¹³ Si tratta della garanzia relativa alle fideiussioni ricevute dalla Banca di Roma a favore di due Società proprietarie di altrettanti immobili della Società.

Conti d'ordine	al 31/12/2005	al 31/12/2004
Opere da realizzare	25.685.601.000	31.989.078.000
Gare e ordini per opere da realizzare	12.094.893.251	13.566.027.997
Contratti di mutui stipulati e non erogati	2.778.890.185	1.035.749.230
Finanziamenti da ricevere	2.277.365.589	2.317.684.487
Garanzie di terzi	550.620	550.620
totale conti d'ordine	42.837.300.645	48.909.090.334

6.7. La gestione finanziaria

L'esame della gestione finanziaria relativa all'esercizio 2005 presuppone l'illustrazione e l'approfondimento delle complesse vicende scaturite dalla riclassificazione di parte dei residui passivi risultanti al momento (19 dicembre 2002) della trasformazione dell'ente economico ANAS nell'omonima società per azioni.

Giova pertanto farvi cenno nelle pagine che seguono quale necessaria premessa allo stato della finanza sociale al termine dell'esercizio 2005.

6.7.1. La gestione dei residui passivi dell'esercizio 2002

Del testo di legge che ha disciplinato il passaggio dell'ANAS da ente pubblico economico a società per azioni (d.l. 8 luglio 2002 n. 138, convertito nella legge 8 agosto 2002 n. 178) presenta una particolare rilevanza l'art. 7, comma 1 ter, in forza del quale il Ministero dell'economia e delle finanze è stato autorizzato a conferire ad ANAS Spa in conto aumento del capitale sociale, in tutto o in parte, l'ammontare dei residui passivi in essere al 18 dicembre 2002, data di chiusura dell'ultimo bilancio dell'Ente ANAS.

In esecuzione della norma anzidetta l'ANAS provvedeva alla ricognizione dei residui passivi in essere a quella data al fine di riclassificarli ed allocarli nel bilancio della neo-costituita Società, la quale di tale operazione metteva al corrente, con nota del Presidente n. 131442 del 6 dicembre 2002¹⁴, i Ministeri delle infrastrutture e trasporti e dell'economia e finanze.

¹⁴ In tale nota si precisava che "tale rimodulazione di fondi da investire è la risultante di un articolato ed approfondito processo di verifica e di sistematizzazione degli aggregati di bilancio emergenti dal pre-consuntivo elaborato a conclusione dell'esercizio 2002 dell'Ente pubblico economico" ANAS. E si aggiungeva che "possibili disponibilità finanziarie da reinvestire potrebbero emergere, a seguito del costante e accurato monitoraggio della spesa, dell'impiego dei flussi finanziari e delle correlate contabilizzazioni intervenute nel corrente esercizio 2003", e ciò nell'ambito del "profondo rinnovamento aziendale attualmente in corso con sensibili benefici in termini di PIL e di occupazione nello specifico settore".

In esito a tale operazione di ricognizione, i residui passivi dell'esercizio 2002 dell'Ente ANAS venivano individuati dalla neocostituita società nel complessivo ammontare di 12.524 milioni di euro e ne veniva proposta la seguente riclassificazione nel bilancio sociale:

(in milioni di euro)

Residui passivi 2002 riclassificati	Importi
Fondo vincolati per lavori	6.642
Fondo per lavori	4.475
Fondo per manutenzioni	545
Fondo spese correnti e copertura mutui	207
Fondo rischi	623
Contributi in conto esercizio	32
Totale	12.524

Come risulta dalla tabella, tra i vari fondi riclassificati veniva creato un "Fondo per lavori" di 4.475 milioni di euro, costituito da residui passivi ritenuti disponibili per nuove opere in quanto relativi a lavori non attivati da anni.

La riclassificazione veniva convalidata in data 26 marzo 2003, con lettera allegata al rendiconto finanziario al 18 dicembre 2002, dalla Società di revisione appositamente incaricata da ANAS, in base ad un rapporto di consulenza, di assisterla in tale operazione, pronunciandosi sulla sua "ragionevolezza".

Dell'indicato complessivo ammontare di residui passivi di 12.524 milioni di euro il Ministro dell'economia e finanze, con decreto n. 73580 del 5 agosto 2003, assegnava alla Società il minore importo di 9.668,9 milioni di euro.

Di tale complessivo ammontare la Società confermava la destinazione di 4.475 milioni di euro a parziale copertura dei nuovi investimenti - consistenti in interventi migliorativi e manutentori per complessivi 9.222,7 milioni di euro -, inseriti nel contratto di programma 2003-2005, approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture, di concerto con quello dell'economia e delle finanze, del 15 giugno 2005, registrato dalla Corte dei conti in data 26 agosto 2005.

Questa riclassificazione di residui provenienti dalla contabilità finanziaria dell'ente pubblico economico ANAS nella contabilità economico-patrimoniale di ANAS Spa è stata operata sul presupposto che gli impegni che vi davano titolo – "propri", ossia derivanti da obbligazioni giuridiche verso terzi, ovvero "impropri", ossia di stanziamento - si riferissero a lavori inattivi, come tali suscettibili di essere accantonati.

L'indagine da ultimo condotta su tale punto dal Magistrato delegato della Corte ha portato ad accertare:

- a) l'omessa individuazione, in occasione dell'attività di "ricognizione" dei residui in questione – ricognizione che non sembra sia stata eseguita con la puntualità e l'integralità proprie della procedura contabile pubblicistica del "riaccertamento" -, della *natura* di quelli (per 4.475 milioni di euro) transitati nel bilancio di ANAS Spa come "fondo per lavori" disponibile per nuove opere, se cioè si fosse trattato di residui propri ovvero impropri, nel senso sopra precisato;
- b) l'omessa *cancellazione* dei residui riclassificati e appostati nel bilancio della Società.

Tali omissioni sono risultati in buona parte imputabili alla *incomunicabilità* dei *sistemi informativi* in uso rispettivamente presso la Direzione competente in materia di bilancio, contabilità e finanza e quella competente in materia di lavori (denominato SIL) ed ai tempi non brevi che, in contrasto con l'urgenza dell'operazione, avrebbe richiesto l'attività di "riconciliazione" tra le singole partite e le rispettive fonti di finanziamento.

Il "Fondo per lavori" di 4.475 milioni di euro è quindi confluito, insieme agli altri fondi derivanti dalla riclassificazione, nel Fondo speciale ex art. 7 della citata legge n. 178/2002, a copertura del piano straordinario di nuove opere inserito nel contratto di programma 2003-2005.

Della piena disponibilità dell'indicata somma di 4.475 milioni di euro per il suo "*pronto e proficuo investimento*" in nuove opere – utilmente riallocando in tal modo "*risorse finanziarie stanziate in anni precedenti e mai attivate*" - il Presidente di ANAS informava i Ministeri delle infrastrutture e dell'economia e finanze con nota del 7 aprile 2003.

Tale impostazione veniva condivisa dal Ministero infrastrutture e trasporti con nota dell'11 aprile 2003 e dal MEF con nota n. 47612 anch'essa dell'aprile 2003.

Il piano straordinario di lavori confluiva quindi, come si è già detto, nel Contratto di programma 2003-2005 - sottoscritto in data 25 maggio 2005 e approvato dal Ministero infrastrutture e trasporti di concerto con il Ministero economia e finanze con decreto n. 663/CD del 15 giugno 2005, registrato dalla Corte dei conti in data 26 agosto 2005 -, comportante nuove opere per 9.222,7 milioni di euro, comprensivi del menzionato

importo di 4.475.

Nel dettaglio, le fonti di finanziamento del Contratto di programma 2003-2005 risultavano così articolate:

Fonti di finanziamento del Contratto di programma 2003-2005
(in milioni di euro)

Descrizione delle fonti di finanziamento	Importi
Residui passivi disponibili ex d.m. 5 agosto 2003	4.475,0
Apporto a capitale sociale fissato con L.F. 2003	1.819,8
Apporto a capitale sociale fissato con L.F. 2004	1.028,6
Apporto a capitale sociale fissato con L.F. 2005	588,3
Fondi speciali e regionali	1.101,7
Altre	209,3
Totale	9.222,7

Fonte: ANAS Spa.

6.7.2. Gli effetti postumi della riclassificazione dei residui passivi 2002

Sugli effetti derivanti dalla riclassificazione dei residui passivi 2002 e manifestatisi negli esercizi 2003 e 2005 la Corte ha già riferito in sede di audizione davanti alla Commissione lavori pubblici del Senato in data 26 luglio 2007, al cui resoconto pertanto si rinvia¹⁵.

Basti qui accennare, in succinto, che, come si desume dagli elementi informativi acquisiti dal Magistrato delegato della Corte, nel corso del 2005 la Società, in pendenza della piena operatività del Contratto di programma 2003-2005 con la registrazione da parte della Corte, si è trovata a dover gestire, oltre ai nuovi investimenti inclusi nel Contratto anzidetto e ammontanti a 9,2 miliardi di euro, ulteriori lavori quantificati in circa 20 miliardi¹⁶.

Ne è derivato un «monte» di disponibilità finanziarie pari a circa 19,2 miliardi di euro, destinato alla copertura di opere in parte meramente programmate, come tali non generanti vincoli giuridici per la Società, ed in parte già contrattualizzate (per 10,6 miliardi) o comunque oggetto di avvio del relativo procedimento di spesa e dunque per essa vincolanti (per 3,3 miliardi).

Peraltro le somme relative a questa seconda fascia, ammontanti

¹⁵ Il resoconto stenografico dell'audizione è stato pubblicato in atti Senato, XV Legislatura, doc. 2.

¹⁶ Accordi di programma 1996-1997-1998-2000-2001-2002, Asti Cuneo, CIPE Liguria, varie delibere CIPE, Legge Obiettivo, Malpensa 2000, Programma straordinario 2003, SA-RC ed altro.

complessivamente a 13,9 miliardi e da considerare incomprimibili, non coprivano eventuali perizie di variante e suppletive e possibili oneri da contenzioso.

Alla fine del 2005 la Società, attraverso apposito gruppo di lavoro, ha avviato un'attività di «riconciliazione» tra i singoli impegni di risorse finanziarie per lavori e le relative fonti di finanziamento.

Da tale attività – della quale la Società ha reso edotto sia il MEF quale azionista¹⁷ sia il Ministero delle Infrastrutture quale vigilante¹⁸ – è emersa una disponibilità finanziaria risultata pari, alla data del 30 giugno 2005, a 16,1 miliardi¹⁹.

Detratti da tale ultimo importo gli oneri da impegni incomprimibili – ammontanti, come già detto, a 13,9 miliardi – ne residuavano disponibilità finanziarie pari a 2,2 miliardi di euro, finalizzate a coprire eventuali oneri sopravvenuti per contenzioso e/o perizie di variante e suppletive.

E' peraltro da considerare che nell'arco del triennio 2003-2005 la Società ha dovuto sopportare maggiori oneri, rispetto alle previsioni del Contratto di programma, per 3.755,8 milioni di euro, maggiori oneri derivanti da vari eventi di rilievo finanziario-contabile, quali la riattivazione di precedenti rapporti erroneamente ritenuti non contrattualizzati ma in realtà riemersi (per 1.010 milioni), il pagamento del contenzioso relativo ad investimenti (per 525 milioni), la realizzazione di varianti relative ad opere ultimate (per 1.272,9 milioni), la copertura di costi per contabilità finali, revisione prezzi ed equo indennizzo (77,7 milioni), oltre alla copertura di costi di funzionamento (per 870,1 milioni).

Tali maggiori oneri – i quali peraltro si riducono a 3.306,8 milioni essendo da detrarre da essi 449 milioni già inclusi nel Contratto di programma 2003-2005 per eventuali perizie di variante e suppletive – hanno eroso, per il corrispondente importo, la dotazione del Contratto di programma.

Al riguardo va considerato che i menzionati maggiori oneri sono conseguenti ai mancati versamenti, da parte dello Stato e di altri Enti, dei consistenti crediti vantati dalla Società verso di essi, crediti pari a 2,6 miliardi di euro nel 2004 ed a 3,1 miliardi nel 2005.

¹⁷ Nota n. 68 del 14 marzo 2006.

¹⁸ Note n. 47181 del 17 maggio 2006, n. 365 del 29 maggio 2006 e n. 376 dell'8 giugno 2006.

¹⁹ Così quantificata dal Collegio sindacale (verbale n. 184/2006).

V'è inoltre da considerare che, pur nella difficile situazione finanziaria in cui versava, la Società è stata in grado di ultimare varie opere, contabilizzate nei rispettivi bilanci, oltre che di far fronte, nel sopra menzionato limite di 870,1 milioni di euro, a spese di funzionamento prive di integrale copertura nelle entrate correnti a motivo degli omessi trasferimenti da parte del MEF.

Si è trattato di una situazione connotata da inerzie ed omissioni a livello politico-amministrativo e che ha proiettato i suoi negativi effetti sulla gestione 2006, prima che l'Autorità governativa assumesse nel corso di quest'ultimo anno iniziative idonee a porvi rimedio (su di che cfr. più avanti al § 6.10).

6.7.3. La gestione finanziaria di cassa

Fino al mese di settembre 2005 la Società ha beneficiato di un'unica erogazione di cassa per un importo di 650 mln/euro (450 mln per spese di funzionamento e 200 mln per pagamento lavori) da parte dell'azionista avvenuta a fine febbraio 2005 nelle more del perfezionamento del Contratto di programma, avvenuto in data 5 maggio 2005 e seguito il successivo 15 giugno dal decreto emanato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministero Economia e Finanze, quest'ultimo divenuto efficace in data 26 agosto 2005 a seguito dell'apposizione del visto e della registrazione da parte della Corte dei conti.

Esaurita ad inizio aprile 2005 la liquidità, la Società, su autorizzazione del MEF, ha fatto ricorso al mercato del credito su base concorrenziale al fine di non interrompere la continuità dei pagamenti, ottenendo tra i mesi di maggio e di agosto linee di credito per complessivi 1.120 mln/euro contro interessi per circa 11 milioni.

Soltanto a fine settembre, divenuto efficace il Contratto di programma, ANAS Spa ha beneficiato di una prima erogazione da parte dell'azionista di 388 mln/euro, seguita nel mesi di dicembre da una seconda erogazione di 1.100 mln/euro (188 mln a valere sui residui passivi 2004 e 912 mln sui residui passivi 2005).

Al 31 dicembre 2005 la posizione finanziaria netta, comprensiva delle giacenze presso la Tesoreria centrale di Bankitalia, dei c/c postali, dei c/c presso istituti bancari e degli importi non disponibili per atti di pignoramento, era pari a circa 30 mln.

Nel corso del 2005 sono stati inoltre perfezionati i mutui – contratti con un consorzio di banche a seguito di gare ad evidenza pubblica – relativi al secondo mega-lotto dell’Autostrada Salerno-R.Calabria, al Passante di Mestre ed all’Asse autostradale Catania-Siracusa-Gela.

6.7.4. Il livello di autonomia finanziaria della Società

Dai dati di bilancio emerge che la Società presenta una notevole dipendenza dal bilancio dello Stato, tanto da essere tuttora inclusa nel conto economico consolidato delle pubbliche amministrazioni, con quanto ne consegue in fatto di assoggettamento ai vincoli che ne derivano in termini di contenimento delle spese correnti.

Al fine dell'accertamento di una sia pur sommaria quantificazione del grado di autonomia finanziaria della Società rispetto al bilancio dello Stato, va tenuto presente che gli effettivi introiti finanziari "propri" di ANAS sono ammontati nel 2005, come da conto economico, a 471,55 milioni di euro.

A fronte di tali introiti, il fabbisogno di funzionamento della Società è ammontato a 990,79 milioni di euro, talché l'autonomia finanziaria della Società risulta fissata, relativamente a tale comparto dal fabbisogno nel 47,59 per cento.

Ove invece venga in preso in considerazione l'intero fabbisogno finanziario, comprensivo sia dei costi di funzionamento, sia di quelli per investimenti, ne deriva un tasso di autonomia notevolmente più basso, attestato sul 13,9 per cento, dovendosi aggiungere ai 1.335,8 milioni delle spese di funzionamento le somme complessivamente assegnate ad ANAS nel 2005, e da questa accertate, per investimenti, pari a 2.138,00 milioni di euro, per un totale complessivo di 3.128,79 milioni di euro²⁰.

Ne consegue che ll'86,43 per cento dell'intero fabbisogno finanziario della Società risultava coperto al 31 dicembre 2005, in base all'anzidetto calcolo, dal bilancio dello Stato.

6.7.5. La gestione di tesoreria

La tesoreria di Anas SpA è gestita a partire dell'anno 2000 dal medesimo istituto di credito la Società utilizza per effettuare tutti i pagamenti e introitare parte dei suoi incassi, (la parte rimanente di incassi è domiciliata

²⁰ Il tasso di autonomia si attesta invece al 22,2 per cento ove per gli investimenti vengano prese in considerazione, sotto il diverso profilo di cassa, le somme complessivamente erogate nel corso del 2005, le quali sono state pari a 2.186,30 mln/euro.

su c/c postali intestati ad Anas).

L’Istituto è stato selezionato nel corso dell’anno 2000 a seguito di gara espletata secondo le procedure di legge, risultando aggiudicataria, per la migliore offerta economica e qualità del servizio presentate, dell’appalto per l’affidamento del servizio di tesoreria indetto da Anas all’epoca Ente Pubblico. Il servizio principale richiesto da Anas come Ente Pubblico era rappresentato dal controllo che la Banca aggiudicataria doveva effettuare in occasione di ogni pagamento, della effettiva disponibilità di cassa risultanti dal bilancio dell’Ente nell’ambito di ciascun capitolo di spese del bilancio di previsione, tenendo conto delle successive variazioni di bilancio stesso. Questa tipologia di servizio, con la trasformazione nell’anno 2002 di Anas in Società per Azioni e il conseguente abbandono della contabilità finanziaria è venuto meno, pertanto, a partire da tale data, l’Istituto continua ad effettuare il servizio dei pagamenti disposti da Anas e degli incassi da parte dei clienti, dandone contezza con l’invio degli estratti conti bancari periodici.

Allo stato attuale, la tesoreria di ANAS è strutturata secondo un sistema di *cash pooling*: ciascuna unità periferica (Compartimenti ed Uffici Speciali) intrattiene un conto corrente con un’agenzia locale dell’Istituto, presso cui può autonomamente disporre i propri pagamenti sulla base della disponibilità di cassa richiesta al Tesoriere, il quale decide le assegnazioni di tali disponibilità sulla base delle giacenze di cassa²¹.

Nel corso dell’anno 2005 sono stati effettuati dall’Istituto circa 50.000 bonifici (di cui 17.000 di importo superiore a euro 500.000) per un totale di circa 3 miliardi di euro.

6.7.6. La gestione dei mutui

6.7.6.1. Mutui per opere in gestione diretta

Alla data del 15 luglio 2006 erano in essere mutui, stipulati con vari istituti di credito, a copertura delle opere in gestione diretta ANAS, comportanti disponibilità per 3.393,8 milioni di euro a fronte di un importo erogato per

²¹ Nel dettaglio, ogni qualvolta un’unità periferica di Anas dispone un pagamento sul proprio conto, l’addebito che si viene a creare su tale conto viene automaticamente saldato e riportato a zero dalle disponibilità presenti sull’unico conto principale intrattenuto con l’Istituto dalla Direzione Generale di Anas. Pertanto, l’unico conto corrente che presenta un saldo diverso da zero è il conto principale, attraverso il quale è giornalmente possibile conoscere l’esatto importo della posizione finanziaria di Anas. Tutti i conti correnti intrattenuti da Anas con l’Istituto sono collegati *on line* con la Società ed i procuratori abilitati possono effettuare interrogazioni sull’importo del saldo e della movimentazione dei c/c in qualsiasi momento.

843,3 milioni di euro.

Nella seguente tabella se ne fornisce il dettaglio.

Mutui in essere al 15 luglio 2006 a copertura opere in gestione diretta

N.	Data stipula	Netto ricavo stimato	Importo erogato	Importo disponibile per finanziamento lavori (1)
1	11.4.02	1.436.272.640,00	52.965.361,71	1.383.307.278,29
2	20.6.03	170.000.000,00	-	170.000.000,00
3	20.6.03	312.000.000,00	-	312.000.000,00
4	11.11.03	30.500.000,00	33.713.411,97	-3.213.411,97
5	11.11.03	100.000.000,00	-	100.000.000,00
6	2004-2006	2.743.047.413,12	750.641.027,08	1.992.406.386,04
		4.791.820.053,12	843.319.800,76	3.954.500.252,36

(1) Valorizzazione al luglio 2006.

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati forniti da ANAS.

Tutti i mutui rappresentati in tabella sono utilizzati da ANAS entro determinati limiti di impegno. Il rimborso alla banca in misura dell'importo annuale stabilito dal limite d'impegno è effettuato direttamente da Anas per quanto riguarda i primi 5 mutui e direttamente dallo Stato relativamente al mutuo di cui al punto 6 della tabella nei limiti in cui ANAS ha utilizzato il mutuo nel periodo di riferimento.

Con riferimento alla tabella, si precisa che:

- a) i contratti di mutuo di cui al punto 1 della tabella sono stati stipulati a copertura dei limiti d'impegno autorizzati dalle leggi n. 295/98 (art. 3), n. 449/98 e n. 388/00 (art. 5 comma 1, lettera g)²²;
- b) il contratto di mutuo di cui al punto 2 della tabella è stato stipulato per la concessione di un finanziamento a valere sui limiti d'impegno quindicennali previsti ai sensi del D. Lvo 76/90 art. 23 comma 2 e delle Leggi n. 488/1999, n. 388/2000 e n. 448/2001 per l'attuazione degli interventi necessari al completamento della viabilità della Val D'Agri. Per il rimborso di questo mutuo Anas riceve un importo annuo di 15,5 milioni di euro circa;
- c) il mutuo di cui al punto 3 della tabella è stato stipulato per la concessione di un finanziamento a valere sui limiti d'impegno ventennali (mutuati solo 15 anni) previsti dalla Legge 345/1997 art. 1,

²² Sulla base delle proposte formulate da ANAS, per l'utilizzo di tali fondi sono stati emessi i decreti del Ministero dei Lavori Pubblici - Direzione Generale del Coordinamento Territoriale (ora MI) n. 773/UT/IV del 2 ottobre 2000 e n. 314/UT/IV del 8 marzo 2001, con i quali sono state sancite le ripartizioni dei limiti d'impegno autorizzati per le varie opere dalle leggi sopraindicate.

Tali originali destinazioni sono state modificate con atto integrativo alla convenzione quadro in data 22/11/2005, autorizzato con DM n. 2767 del 15 settembre 2004. Per il rimborso di questi mutui ANAS riceve annualmente dal Ministero delle Infrastrutture l'importo di 129 mln/euro circa.

comma 3 per l'attuazione degli interventi necessari alla realizzazione del Progetto Malpensa 2000. Per il rimborso di questo mutuo Anas riceve un importo annuo di 30,9 milioni di euro circa;

- d) il contratto di mutuo di cui al punto 4 della tabella è stato stipulato per la concessione di un finanziamento a valere sui limiti d'impegno decennali (mutuati solo 7) di cui all'art. 11 della Legge 144 del 17 maggio 1999, per l'attuazione degli interventi necessari al raddoppio della SS. 514 tra Ragusa e Catania e prevedeva come termine di utilizzo il 31 dicembre 2005, nonché a tale data lo stesso meccanismo di versamento dei due importi di cui ai punti 1) e 2) dei precedenti mutui;
- e) il mutuo n. 5 è stato stipulato per la concessione di un finanziamento a valere sui limiti d'impegno quindicennali previsti ai sensi dell'art. 144 comma 14 della Legge 388 del 23 dicembre 2000, pari a complessivamente 8,2 milioni versati direttamente ad Anas, per l'attuazione degli interventi necessari all'adeguamento della SS Salaria (medio Adriatico - medio Tirreno) ed è attualmente ancora non utilizzato, e ha come scadenza del termine di utilizzo il 31 dicembre 2007 e pertanto l'importo totale del mutuo è disponibile come fonte di finanziamento fino a tale data;
- f) i mutui di cui al punto 6 sono stati stipulati in anni più recenti (fine 2004/2006) e riguardano interventi coperti da limiti di impegno previsti dalla Legge Obiettivo, art. 13, (a parte l'ultimo relativo agli interventi necessari per la sicurezza stradale, art. 15). L'ammortamento è a diretto carico dello Stato che rimborsa la banca solo nel caso in cui Anas ha richiesto l'erogazione di parte o totalità del mutuo. Anas ha diritto a richiedere l'erogazione di tali mutui previa presentazione di certificati di SAL al Ministero delle Infrastrutture che rilascia un nulla osta all'erogazione all'Istituto finanziatore.

6.7.6.2. Mutui per le concessionarie

Nella sottostante tabella si riportano i dati relativi ai mutui stipulati da ANAS Spa in favore delle concessionarie.

**Mutui in essere al 15.7.2006
stipulati in favore delle concessionarie**

N.	Intervento	Importo da contratto	Importo erogato	Importo disponibile
1	Autostrada TO-SV	160.142.955,27	96.238.234,33	63.904.720,94
2	Autostr. Cagliò-Canova	154.937.069,73	37.282.366,55	117.654.703,18
3	Id.+ potenziam. FI n/s	640.000.000,00	-	640.000.000,00
Totali		955.080.025,00	133.520.600,88	821.559.424,12

Fonte: ANAS Spa.

Tali mutui sono stati stipulati dalle concessionarie Torino-Savona (il primo) e da Autostrade SpA gli ultimi due e sono ammortizzati direttamente da ANAS utilizzando le somme che ogni anno questa riceve dallo Stato.

La Legge Finanziaria 2006 ha decurtato tali somme, talché per il relativo esercizio la differenza dovrà essere reperita con i fondi a propria disposizione (apporto a capitale sociale).

Lo svincolo delle somme a favore delle società concessionarie avviene previo presentazione di SAL ad ANAS, la quale rilascia agli Istituti finanziatori il nulla osta all'erogazione delle relative somme.

6.8. Assemblea del 20 luglio 2006

6.8.1. L'Assemblea degli azionisti, tenutasi il giorno 20 luglio 2006, ha stralciato dall'o.d.g. l'approvazione del bilancio di esercizio dell'anno 2005 ed ha formulato le seguenti osservazioni e linee di indirizzo:

- a) realizzazione di un efficace sistema informativo-contabile, tale da consentire la gestione integrata di tutti i cicli procedurali dell'Azienda, con benefici in termini di completezza, accuratezza e tempestività delle informazioni, e che sia collegato telematicamente con gli Uffici del Ministero delle Infrastrutture competenti in materia di vigilanza ai sensi della Convenzione di concessione approvata con decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti d'intesa con il Ministero dell'Economia e delle Finanze del 31 dicembre 2002;
- b) assunzione di adeguate iniziative atte a superare l'attuale situazione di sbilancio tra fonti ed impegni della società;
- c) predisposizione di un piano di riassetto dell'Anas e di ridefinizione delle logiche di sviluppo strategico, da presentare al Ministero delle Infrastrutture ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze, con

l'obiettivo di migliorare l'efficienza e la produttività e di giungere ad una separazione organizzativa tra attività industriali ed attività di natura più tipicamente regolatoria, da esercitare secondo linee di indirizzo stabilite dal Ministro delle Infrastrutture;

- d) messa in atto di efficaci iniziative gestionali al fine di limitare in futuro il contenzioso passivo, caratterizzato da una progressione in aumento anche dell'esercizio 2005, e di velocizzare l'esecuzione dei lavori relativi agli interventi infrastrutturali;
- e) adozione, nell'immediato, di iniziative gestionali atte ad organizzare una specifica e temporanea unità di missione, con il compito di rilevare tutto il contenzioso passivo pendente, sia innanzi alle autorità giudiziarie sia davanti a collegi arbitrali, e di proporre piani di deflazione di tale contenzioso;
- f) predisposizione di adeguati piani d'intervento, da presentare al Ministero delle Infrastrutture ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze, finalizzati all'eliminazione delle anomalie riscontrate dal Collegio Sindacale, con particolare riferimento all'attività di vigilanza sulle concessionarie svolta dalla Società, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze – Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, Ispettorato Generale di Finanza - in ordine all'attività negoziale ed agli incarichi attribuiti da ANAS, nonché dall'Alto Commissario per la prevenzione ed il contrasto della corruzione e delle altre forme di illecito nella Pubblica Amministrazione di cui alla nota dello stesso alto Commissario prot. N. ACCC/1115/06/2.51.4. del 9 maggio 2006, indirizzata anche alla Società;
- g) informazione dell'azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze e dell'organo vigilante Ministero delle Infrastrutture in ordine all'implementazione delle iniziative che il Consiglio di Amministrazione riterrà di porre in essere in relazione alle raccomandazioni dall'azionista.

6.8.2. Con nota n. 80042 del 1° agosto 2006 l'azionista unico MEF ha chiesto alla Società di approfondire le seguenti problematiche:

1. apostazione contabile dei trasferimenti effettuati nel 2005 in base alla delibera CIPE 68/2003 per 26 milioni di euro ed alla delibera CIPE 84/2000 per 126 milioni di euro da considerarsi quale apporto al

- capitale sociale in luogo di appostazione nei fondi di gestione al passivo;
2. analisi del disposto dell'art. 1, comma 48, della legge 266/2005 e conseguente informativa in Relazione sulla gestione (versamento in conto entrata del bilancio dello Stato del fondo costituito ai sensi delle legge 246/2002 conseguente alla riduzione delle spese di funzionamento);
 3. maggiore informativa in Relazione sulla gestione circa la correlazione tra le risorse assegnate e gli impegni assunti al 31 dicembre 2005.

Tali modifiche ed integrazioni sono state puntualmente recepite dal Cda nella seduta del 30 gennaio 2007.

In particolare, nella Relazione sulla gestione, predisposta in conformità al disposto dell'art. 2428 cod. civ., il Cda ha proceduto al riappostamento di cui al punto 1, senza peraltro che ciò abbia determinato variazione alcuna del risultato economico della gestione, mentre ne risulta modificato il netto patrimoniale, passato da 3.896,5 a 4.048,5 milioni; ha inoltre preso atto dell'avvenuto versamento di cui al punto 2; ha infine dato ampia informativa sul rapporto tra le fonti di finanziamento della Società e gli impegni assunti al 31 dicembre 2005 (punto 3).

Sul bilancio così integrato e modificato si sono favorevolmente espressi il Collegio sindacale, con relazione deliberata nella seduta del 7 febbraio 2007 (verbale n. 204/2007), e la Società di revisione contabile con relazione in pari data.

6.9. Approvazione del bilancio 2005

In data 6 aprile 2007 ha avuto luogo l'Assemblea sociale, conclusasi con l'approvazione del bilancio 2005 con le modifiche e le integrazioni di cui si è detto.

6.10. Situazione finanziaria successiva al 31 dicembre 2005

- 6.10.1. Per completezza d'informazione si ritiene opportuno accennare di seguito ai fatti di rilievo relativi alla gestione finanziaria di competenza e di cassa, intervenuti dopo il 31 dicembre 2005.

All'inizio del 2006 la Società, avendo esaurito la quasi totalità dell'ultima erogazione di dicembre 2005 per rimborsare i finanziamenti in essere, ha manifestato al MEF, con espressa nota, il permanere della situazione di

incertezza finanziaria connessa all'impossibilità di far fronte ai pagamenti in sospeso relativi alla produzione degli investimenti del 2005 nei confronti dei fornitori terzi.

In esito all'anzidetta richiesta il MEF, con nota n. 1895 del 20 gennaio 2006, oltre a comunicare la presentazione di apposito emendamento per l'innalzamento del tetto di spesa degli investimenti 2006 da 1.700 a 1.913 mln/euro, dava notizia di aver proceduto all'assegnazione di una maggiore disponibilità di cassa di 200 milioni.

All'inizio di febbraio 2006 ANAS ha beneficiato di una prima erogazione di 100 milioni (a valere sui residui al 31 dicembre 2004), peraltro insufficiente per il soddisfacimento delle pretese dei fornitori terzi, talché faceva ricorso all'indebitamento, il quale a fine aprile 2006 arrivava così ad ammontare a 711 milioni di euro, di cui 170 milioni quale residuo indebitamento del 2005.

A metà del mese di maggio 2006 sono pervenute risorse per 810 milioni, con le quali l'importo dell'indebitamento finanziario è stato ridotto a circa 200 milioni e sono stati pagati i sospesi di cassa nei confronti dei fornitori.

Ciò peraltro non è valso alla normalizzazione della situazione finanziaria, rimasta critica sia a motivo del limite di spesa imposto dalla L.F. 2006, sia tenuto conto delle spese di funzionamento fino al dicembre 2006, le quali, al netto dell'utilizzo dei mutui disponibili e delle altre coperture (ricavi da mercato e anticipazioni di fondi comunitari QCS 2000-2008), imponevano un ulteriore trasferimento di liquidità per circa 810 mln/euro.

Il Presidente di ANAS, su preciso mandato del CdA – tenuto costantemente al corrente della critica situazione di cassa nel corso di tutte le sedute succedutesi fin'allora -, ha ripetutamente rappresentato ai Ministeri vigilanti la difficile situazione finanziaria determinata dal tetto di spesa 2006 e dall'incertezza di riferimenti certi, tali da consentire la definizione di un piano industriale che desse la prospettiva di raggiungere il pareggio di bilancio.

In particolare, veniva prospettata l'esigenza di un innalzamento del tetto di spesa per investimenti di un ulteriore miliardo di euro con corrispondente assegnazione di risorse finanziarie, ciò al fine di scongiurare la sospensione e messa in sicurezza di tutti i cantieri già con il mese di luglio 2006, con le immaginabili conseguenze sul piano sia occupazionale, sia del contenzioso con le imprese appaltatrici.

Ciò tenuto conto del fatto che, a fronte di un tetto di spesa di 1.913 milioni, il fabbisogno complessivo era previsto in 1.805,7 mln/euro a fine luglio 2006 e in 2.076,5 mln/euro, oltre dunque il menzionato tetto, alla fine del successivo mese di agosto²³.

6.10.2. La critica situazione finanziaria della Società è stata presa in considerazione dalla nuova Autorità di Governo nel frattempo costituitasi, la quale ha preso l'iniziativa, con decreto legge 4 luglio 2006 n. 223, convertito nella legge 4 agosto 2006 n. 248, di un innalzamento del tetto di spesa fissato per gli investimenti della Società, portandolo da 1.913 a 2.913 milioni di euro, ciò che ha scongiurato il sicuro blocco totale dei cantieri ANAS.

6.10.3. Sulla situazione finanziaria della Società e sullo stato delle convenzioni sottoscritte da ANAS con le sub-concessionarie si è svolta in data 26 luglio 2006 davanti alla Commissione lavori pubblici del Senato apposita audizione della Corte dei conti²⁴, i cui contenuti sono sostanzialmente riprodotti nelle rispettive parti della presente Relazione (cfr. § 6.4.3. per gli aspetti finanziari e § 5.2 e seguenti quanto alle convenzioni con le sub-concessionarie).

6.11. Considerazioni sul bilancio 2005

6.11.1. I risultati finali del bilancio 2005 evidenziano una situazione economico-finanziaria e patrimoniale di particolare gravità.

L'esercizio si è chiuso infatti in notevole disavanzo, determinato sostanzialmente:

- da un consistente accantonamento (191,6 milioni) a beneficio del fondo rischi, già depauperato nel precedente esercizio 2004 per evitare la chiusura del bilancio in disavanzo;
- da altri, maggiori accantonamenti (per 127,7 milioni) rispetto a quelli operati nel 2004 (45,7 milioni);
- dai maggiori costi sostenuti per la gestione della rete affidata agli Enti

²³ Invero l'esposizione di cassa 2006 era prevista in 3.520 milioni, talché rispetto al tetto di spesa di 1.913 milioni, il fabbisogno residuale si sarebbe dovuto attestare su (3.520 – 1.913 =) 1.607 milioni di euro, ben oltre dunque i 1.000 milioni richiesti.

²⁴ L'audizione ha fatto seguito a quelle del Ministro delle infrastrutture, tenutasi in data 27 giugno 2006, e del Presidente di ANAS Spa, avvenuta il successivo 19 luglio 2006.

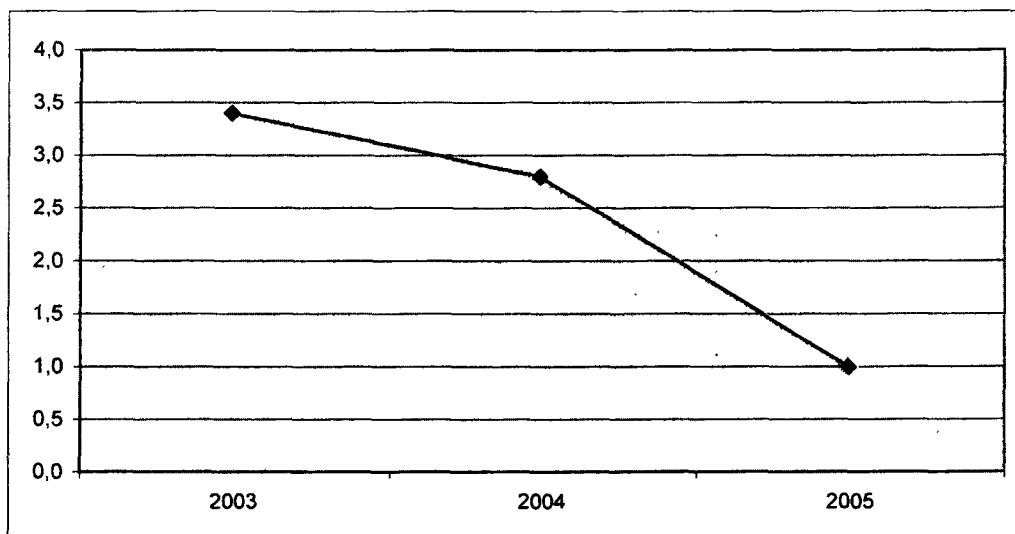
- locali ed alle società concessionarie (193 rispetto agli 80 milioni del 2004);
- dai maggiori oneri sostenuti per il ricorso al mercato del credito per fronte alle carenze di cassa derivanti da minori trasferimenti (per circa 7 milioni) e per il pagamento dei contributi dovuti alle Società concessionarie autostradali (111 milioni) in diretta conseguenza delle limitazioni introdotte dalla legge finanziaria;
 - dal mancato decollo della *finanza di progetto*, fondata sulla partecipazione del capitale privato al finanziamento delle opere.

Ove poi si prenda in considerazione lo stato patrimoniale relativo ai bilanci degli ultimi tre esercizi 2003, 2004 e 2005 (cfr. tavola sub § 6.3), risulta un attivo circolante, ossia un totale di risorse disponibili, pari a 12,8 miliardi per il 2003, a 12 miliardi per il 2004 e a 11,7 miliardi per il 2005.

A fronte di questa voce attiva viene in considerazione il totale delle voci passive costituite dai fondi (che rappresentano la copertura) e i debiti, totale che per il 2003 è pari a 11,4 miliardi, per il 2004 a 13 miliardi e per il 2005 a 14,7 miliardi.

Ne deriverebbe nel 2003 un'eccedenza positiva di $(12,8 - 11,4 =)$ 1,4 miliardi, nel 2004 un saldo negativo di $(12 - 13 =)$ 1 miliardo e nel 2005 un saldo negativo che si aggrava e che raggiunge $(11,7 - 14,7 =)$ 3 miliardi.

Ove si confrontino queste risultanze con il patrimonio netto, in funzione di copertura dello sbilancio, ne risulta un'eccedenza positiva per il 2003 di $(2,0 + 1,4 =)$ 3,4 miliardi, per il 2004 di $(3,8 - 1 =)$ 2,8 miliardi e per il 2005 di $(4,0 - 3,0 =)$ 1 miliardo, come risulta meglio evidenziato nel seguente grafico.



Da tali risultanze si traggono evidenti segnali di un rapido deterioramento della situazione economico-patrimoniale della Società, individuabili nel progressivo aumento dell'esposizione debitoria (che passa dallo 0,6 per cento del 2003 al 2,4 per cento del 2005) e nell'altrettanto progressiva riduzione della funzione di garanzia propria del netto patrimoniale, quali conseguenze della "stretta" determinata dalle più recenti leggi finanziarie, che ha gradualmente condotto ad una situazione di sofferenza del bilancio dell'ANAS.

6.11.2. Da quanto sopra si desume che hanno prevalentemente concorso al risultato negativo fattori di natura esogena, quali il ridotto "tetto" fissato dalla legge finanziaria 2005 per le spese d'investimento e per quelle di funzionamento ed il mancato versamento da parte del MEF dei consistenti crediti per oltre 6 miliardi di euro vantati nei suoi confronti da parte della Società ex art. 7, comma 1, della legge 178/2002.

Oltre tutto è proprio nel concorso di entrambi tali fattori con le carenze strutturali ed organizzative interne alla Società, di cui si è più dettagliatamente riferito più indietro (§ 6.2), che è da ravvisare la causa principale dell'erosione pressoché totale delle somme stanziate per la realizzazione del contratto di programma 2003-2005 per l'importo complessivo di circa 3,8 miliardi di euro.

Sempre con riguardo alle difficoltà finanziarie incontrate dalla Società deve altresì constatarsi la notevole distanza, anche nel 2005, dal graduale

raggiungimento dell'autonomia finanziaria, avendo i trasferimenti statali coperto una parte del solo fabbisogno di funzionamento della Società, come più dettagliatamente esposto più indietro al § 6.7.5.

La permanenza di ANAS nel perimetro della p.a. ne comporta, oltre tutto, l'inclusione nel conto economico consolidato delle pubbliche amministrazioni²⁵, con quanto ne consegue in termini di assoggettamento della Società a limiti e decurtazioni connesse alla manovra di finanza pubblica recepita nell'annuale legge finanziaria.

Più che l'assenza di una minima attività di indirizzo e monitoraggio da parte del Ministero vigilante in considerazione del precario stato dei conti societari lungo l'intero arco dell'anno di riferimento, deve constatarsi in proposito l'assenza di adeguate misure da parte dell'azionista, in un contesto normativo che nel 2006 ha imposto ad ANAS, in forza della rispettiva legge finanziaria, un tetto di spesa per investimenti largamente inferiore al reale fabbisogno (circa 1,7 successivamente portati a 1,9 miliardi rispetto agli oltre 3 miliardi corrispondenti al reale fabbisogno), tanto da essere stata sfiorata nel luglio 2006 la chiusura dei cantieri, poi scongiurata grazie all'apporto di 1 miliardo aggiuntivo di euro stanziato dall'Autorità di Governo successivamente insediatisi).

Dopo che gli ultimi esercizi si sono chiusi in disavanzo, è tempo che venga assicurato e raggiunto il riequilibrio economico e a questo scopo appare irrinunciabile una politica pubblica tendente ad accrescere le fonti di introito della società, soprattutto da pedaggi, accompagnata da una politica societaria tendente ad accrescere il livello di redditività dei beni rientranti nella propria disponibilità, a cominciare dall'abbattimento dell'annoso negativo fenomeno dell'abusivismo in materia di accessi stradali ed autostradali da parte di soggetti privati, elusivo dell'obbligo di richiesta delle prescritte licenze e concessioni e del pagamento dei relativi canoni²⁶.

²⁵ Nella legge finanziaria 2005 la Società è stata inclusa nell'apposito elenco ad essa allegato, mentre nel 2006 essa è stata inclusa nell'elenco elaborato dall'ISTAT in esecuzione del SEC 95.

²⁶ Con d.l. n. 81 del 2 luglio 2007, in pendenza di conversione, è stato concesso ad ANAS un contributo di euro 426,6 milioni, pari alla perdita di esercizio 2006, a titolo di apporto al capitale per il 2007. Con lo stesso decreto, ad ANAS è stato assegnato l'importo di 36 milioni di euro per fronteggiare gli oneri del servizio pubblico.

6.11.3. Canoni e *royalties* a favore della Società presentano infatti un tasso eccessivamente modesto (presumibilmente non adeguato ai vantaggi dei soggetti obbligati al loro versamento, ossia delle società concessionarie e dei gestori delle strutture di rifornimento e ristorazione su autostrade) anche se in tale ambito positive misure sono state adottate dal nuovo vertice societario nel corso del 2006.

Alla politica di incremento dell'entrata deve accompagnarsi una seria riduzione dei costi operativi procedendo soprattutto ad un drastico abbattimento della *spesa per consulenze* che, pur diminuita, va ricondotta sui binari di una più attenta e rigorosa selezione dei casi nei quali essa si renda indispensabile (sul punto cfr. *retro*, § 3.9 e § 6.4), e ciò soprattutto sul versante legale, privilegiando il ricorso, a seconda dei casi, alle strutture interne ad ANAS e dell'Avvocatura dello Stato, nonché sul versante amministrativo, adottando le opportune iniziative che valgano ad affrancare finalmente la Società dalla sua annosa dipendenza da soggetti esterni specializzati, particolarmente nel campo della contabilità economico-patrimoniale.

Occorre del pari una più vigile ed oculata gestione che valga ad evitare l'insorgere di un *contenzioso*, del quale si dirà dettagliatamente più avanti (cap. 7) e che, sulla scorta dei dati di bilancio, risulta aumentato, in termini di costi, di oltre il 56 per cento rispetto al precedente esercizio, essendosi attestato sull'importo di circa 52 milioni di euro rispetto ai 33,2 milioni dell'esercizio 2004.

Numerose sono, peraltro, le vertenze tuttora pendenti e suscettibili di tradursi in ulteriori erogazioni a carico della Società: si tratta di oneri allo stato attuale non determinabili nel loro esito e nel loro effettivo ammontare, per cui sono stati esclusi dal fondo per rischi ed oneri relativo al contenzioso pendente.

Va da sé che, ove non dovesse essere raggiunta nei tempi medi una effettiva autonomia finanziaria e reddituale della Società, tale da consentirle di stare e di operare sul mercato fuori uscendo dal conto economico consolidato delle pubbliche amministrazioni, si profilerebbe il reale rischio che quella dell'ANAS si sia risolta in una privatizzazione non riuscita.

7. Gestione del contenzioso

7.1. Oneri per il contenzioso

L'esercizio 2005 si è chiuso con un'abnorme crescita degli oneri per contenzioso (liti e risarcimenti): da 33,2 milioni di euro del 2004 essi sono passati a 52 milioni del 2005, con un incremento del 56,6%.

In particolare, i maggiori oneri – i quali vengono normalmente iscritti al termine di procedure contenziose, sia giudiziali, sia extra-giudiziarie – hanno riguardato variazioni dei lavori contrattualizzati emerse in corso d'opera, come anche variazioni del costo complessivo dell'opera per eventi non prevedibili e non rientrati nel rischio dell'appaltatore.

La soluzione poteva essere individuata includendo nel quadro dell'opera le c.d. somme a disposizione, ma è anche vero che siffatti sovraccosti dovrebbero essere limitati, se non proprio evitati, da un'attenta ed oculata conduzione della direzione dei lavori.

Una radicale riorganizzazione del settore è stata attuata dal nuovo vertice societario nei primi mesi dell'esercizio 2007: incentrata su un'organica intesa con l'Avvocatura generale dello Stato, essa mira a realizzare consistenti economie nella spesa di assistenza legale nei giudizi pendenti. Su tale iniziativa si fa riserva di riferire nella prossima relazione.

7.2. Vertenze pendenti

- 7.2.1. Dalla nota dell'Ufficio Legale n. 64544 in data 27 giugno 2006 si rileva che i procedimenti nei quali la Società è stata convenuta in giudizio nel corso del 2005, ammontano a n. 2.582, con un *petitum* pari ad euro 843.456.018.

Le vertenze pendenti nelle quali è parte la Società attengono alle seguenti materie:

- a) rapporto di lavoro;
- b) responsabilità civile ed assicurazioni;
- c) patrimonio;
- d) gare, contratti, lavori ed espropri.

Nelle sottostanti tabelle si riporta in quadro complessivo rispettivamente delle cause insorte nel 2005 e del loro *petitum*.

Numero delle cause insorte

(in migliaia di euro)

Oggetto delle cause	N. cause 2005	N. Cause 2004	Variazione %
Rapporto di lavoro	195	129	+51,2
Responsabilità civile ed assicurazioni	1.566	941	+66,4
Patrimonio	334	207	+61,3
Gare, contratti, lavori ed espropri	487	517	-5,8
totali	2.582	1.794	+43,9

Importo del *petitum* delle cause insorte

(in migliaia di euro)

Oggetto delle cause	Petitum 2005	Petitum 2004	Variazione %
Rapporto di lavoro	8.594.597	6.200.552	+38,6
Responsabilità civile e assicurazioni	62.893.596	64.134.169	-1,9
Patrimonio	380.422.457	2.513.796	+15.033,4
Gare, contratti, lavori ed espropri	391.545.368	433.611.975	-9,7
totali	843.456.018	506.460.492	+66,5

I procedimenti pendenti in totale, sempre alla data del 31 dicembre 2005, erano invece 10.368 per un *petitum* complessivo pari ad euro 3.046.190.325,83, come riportato in tabella.

Cause complessivamente pendenti al 31.12.2005

(valori in unità)

Oggetto delle cause	N.	Petitum complessivo
Rapporto di lavoro	808	2.188.932,25
Responsabilità civile ed assicurazioni	5.662	364.752.393,79
Patrimonio e progettazione	690	130.740.074,86
Gare, contratti, lavori ed espropri	3.208	2.548.508.924,93
Totale	10.368	3.046.190.325,83

Dalle tavole sopra riportate risulta un incremento medio del 43,9% delle cause insorte rispetto al 2004, con un ancor più accentuato incremento (+66,5%) ove si consideri l'importo del *petitum* di tali cause (il contenzioso per gare e lavori, peraltro, ha fatto registrare, in controtendenza, un decremento del 5,8% delle cause insorte e del 9,7% del *petitum*).

In termini, poi, di pagamenti effettuati si registra un rilevante aumento rispetto al precedente esercizio, essendo passati dai 15,8 milioni del 2004

ai 61,5 milioni del 2005 (in valori assoluti + 45,7 milioni, pari ad un aumento del 288,4%), come può cogliersi dalla seguente tabella.

Pagamenti per il contenzioso effettuati nel biennio 2004-2005

Settore del contenzioso	2005	2004	(in migliaia di euro)
Manutenzione ordinaria	924.855	637.790	+ 287.065
Concessioni e sub-concessioni	237.251	9.974	+ 227.277
Manutenzione strade Enti locali	49.742.800	394.094	+ 49.348.706
Rapporto di lavoro	609.134	1.407.582	- 798.448
Danni al patrimonio	499.628	2.014.520	- 1.514.892
Danni altri	9.517.756	11.376.075	- 1.858.319
Totale contenzioso	61.531.423	15.840.034	+ 45.691.389
Spese legali e rimborso spese	15.901.975	17.387.390	- 1.485.415
Utilizzo del Fondo rischi	- 25.452.951	-	-
Totale contenzioso iscritto in bilancio	51.980.447	33.227.424	+ 44.205.974

fonte: ANAS Spa

Tali importi, maggiorati delle spese legali e dei rimborsi spese ed al netto, per il solo esercizio 2005, dell'utilizzo del Fondo rischi, si traducono rispettivamente in euro 52 milioni per il 2005 ed in euro 33,2 milioni per il 2004 e come tali sono stati iscritti in bilancio.

Il consistente aumento registrato nel 2005 è da imputare prevalentemente al settore relativo alla manutenzione delle strade degli enti locali, per il quale nel corso dell'esercizio è stato realizzato un monitoraggio di tutti i costi capitalizzati.

Nel dettaglio delle singole aree del contenzioso si evidenzia quanto segue.

7.3. Contenzioso relativo a gare, contratti, lavori ed espropri

7.3.1. Nell'esercizio di riferimento hanno prevalso le vertenze in materia di appalti di lavori, mentre è stato di scarso rilievo il contenzioso afferente agli appalti di forniture, servizi e trasporti.

Le vertenze in materia di gare e contratti si svolgono davanti ai competenti TAR ed al Consiglio di Stato ed hanno per oggetto anche nuove figure contrattuali, quali il *general contracting*, gli appalti integrati di progettazione ed esecuzione, i procedimenti di valutazione delle offerte anomale ecc.

7.3.2. ANAS pratica correntemente *accordi di risoluzione bonaria* quali strumenti di rapida risoluzione delle insorte controversie, già disciplinati dall'art. 31 bis della legge 109/1994, successivamente confluito nell'art. 240 del dlgs

163/2006, c.d. Codice dei contratti pubblici.

Nell’ottobre 2006 la Società ha introdotto meccanismi piuttosto stringenti in merito alla proposta di risoluzione bonaria.

In particolare, in caso di iscrizione da parte dell’impresa di riserve per un importo pari o superiore al 10% dell’importo contrattuale deve trasmettere immediatamente la propria relazione al Responsabile del procedimento (RdP), il quale, valutate positivamente le riserve, chiede a sua volta una relazione all’organo di collaudo, ove costituito.

Lo stesso RdP per lavori di importo inferiore a 10 milioni di euro redige una proposta di accordo bonario che viene vagliata dal Capo Compartimento, dal Dirigente amministrativo compartimentale e dall’Avvocatura distrettuale, mentre per importi superiori occorre distinguere: se il contraente è stato individuato *prima* dell’entrata in vigore della legge 166/2002, il RdP redige una proposta di accordo che deve essere vagliata dal Capo Compartimento, dal competente Ispettore Generale e dalla Consulta Giuridica ovvero dall’Avvocatura di Stato (a seconda che l’importo sia al di sotto o al di sopra dei 2,5 mln/euro); se invece l’individuazione del contraente è avvenuta *dopo*, lo stesso RdP promuove la costituzione di una commissione che si pronuncia con valore propositivo o vincolante.

Da notare che, sempre in base alla normativa interna vigente, il Capo Compartimento, ricevuta la relazione autorizzativa finale del Presidente dell’ANAS, è tenuto a verificare se ricorrono i presupposti per investire la Corte dei conti di un giudizio di responsabilità nei confronti di qualche dipendente.

Va altresì considerato, sul punto, che la Società ha di recente accentuato in un apposito servizio l’informazione sulle riserve proveniente dai vari Compartimenti, al fine di accelerarne il vaglio e la definizione.

7.4. Contenzioso relativo al rapporto di lavoro

L’oggetto del contendere è risultato costituito per il 65% da richieste di riconoscimento dello svolgimento di mansioni superiori, dall’accertamento del diritto all’inquadramento ed alla corresponsione delle differenze retributive (rispetto ai pagamenti, riportati nella precedente tabella, per 609.134 euro, nel 2005 sono stati emessi provvedimenti di pagamento per complessivi 1.001.327,2 euro).

7.5. Contenzioso relativo alla responsabilità civile

Trattasi di contenzioso per danni riconducibili alla gestione delle strade, coperti in parte da polizze assicurative e che nel corso degli anni passati la Società ha incontrato difficoltà di ingresso nel mercato assicurativo ed ha quindi stentato a reperire coperture adeguate e durature nel tempo, mentre nel più recente periodo la situazione appare essersi assestata, sia pure a fronte di un regime di franchigie che comunque comporta oneri aziendali di un certo rilievo.

7.6 Contenzioso relativo al patrimonio

Ha riguardato prevalentemente la materia delle tariffe ed è stato generalmente definito mediante atti transattivi, comportanti l'allungamento delle concessioni. È caratterizzato da estrema parcellizzazione sul territorio ed in genere da un modesto grado di incidenza economica con scarsi rischi aziendali, nonostante l'elevato numero di vertenze proposte da terzi.

In tale settore si impone una politica aziendale tendente al recupero dei crediti, soprattutto in materia di canoni per accessi, attraversamenti, impianti ecc.

7.7. Arbitrati

7.7.1. Negli esercizi 2002 e 2003 ANAS si era determinata ad escludere, nei contratti di appalto, la competenza arbitrale, prevedendo invece la devoluzione delle competenze alla magistratura ordinaria. Tale decisione è stata confermata e resa generale dall'attuale vertice aziendale.

Al contrario, nel biennio 2004-2005 si è sensibilmente accentuato il ricorso all'arbitrato a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 6335/2003, la quale ha precisato l'ambito di competenze della Camera arbitrale istituita presso l'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici e le procedure di composizione dei collegi arbitrali.

Alla data del 31 dicembre 2005 gli arbitrati ammontavano a n. 85 per un *petitum* complessivo di euro 499.278.510,30.

In particolare:

- a) n. 6 arbitrati conclusi con il lodo, per un totale di euro 52.411.256,37;
- b) n. 35 arbitrati con collegi costituiti ed in corso, ma non ancora definiti con il lodo, per un *petitum* di euro 195.036.420,20;

c) n. 44 arbitrati non ancora attivati perché l'impresa non aderisce alla declaratoria della competenza arbitrale, o perché è cessata la materia del contendere, o ancora per notifiche irrituali o infine perché si è in attesa di possibile attivazione per un *petitum* di euro 251.830.833,80.

Ove si vogliano raffrontare i dati 2005 con quelli dei due precedenti esercizi, ne risulta il seguente quadro.

Raffronto della spesa per arbitrati nel triennio 2003-2005

Anno	N.	Notificati (<i>petitum</i>)	N.	Attivati (<i>petitum</i>)	N.	Lodi (pagamento in danno ANAS)
2003	21	321.551.326,18	20	310.766.988,14	14	84.960.452,59
2004	44	591.197.899,66	40	587.893.008,66	25	82.072.915,17
2005	44	251.830.833,80	35	195.036.420,20	6	52.411.256,37

Dai dati sopra esposti emerge con evidenza un trend di forte contrazione del numero e dell'importo del *petitum* degli arbitrati nell'anno 2005 rispetto non soltanto al 2004, ma allo stesso 2003.

7.7.2. Deve ribadirsi quanto già raccomandato nelle precedenti relazioni¹ in ordine all'esigenza che vengano adottate tutte le possibili misure atte alla normalizzazione del settore, procedendo ad un esame sistematico ed approfondito delle cause del fenomeno ed all'adozione delle misure che saranno ritenute più idonee all'abbassamento degli oneri finanziari derivanti alla Società dal ricorso allo strumento dell'arbitrato.

Per quanto riguarda l'analisi dei fattori generatori del contenzioso si rileva che nel novembre 2006, su richiesta dell'azionista, è stata istituita un'unità di missione per completare la rilevazione del contenzioso passivo e per proporre misure per il deflazionamento dello stesso.

Si ribadisce inoltre l'esigenza, rappresentata nella precedente Relazione², che siano annualmente accantonate quote adeguate da far confluire nell'apposito fondo rischi del conto patrimoniale.

7.8. Iniziative di riduzione del contenzioso

Nella direzione di una sensibile riduzione del contenzioso va l'intesa intervenuta nel febbraio 2007 tra ANAS ed Avvocatura generale dello Stato.

¹ Cfr. § 8.14 Relazione sulla gestione 2002 e § 8.8. Relazione sulla gestione 2003.

² Cfr. § 8.8. Relazione sulla gestione 2004.

Grazie ad essa la Società si avvarrà del patrocinio dell'Avvocatura con la massima possibile ampiezza, riservandosi peraltro di derogare a tale scelta per determinate tipologie di procedimenti, quali quelli davanti ai Giudici di pace, del lavoro, nonché in materia fallimentare, penale, contabile, di responsabilità civile da illecito extra-contrattuale quando la ricostruzione dei fatti sia preponderante rispetto alla questione giuridica da trattare ed infine - sentita comunque l'Avvocatura - nei casi in cui la Società si ponga in posizione terza rispetto allo Stato.

L'intesa va nella direzione auspicata dal Collegio sindacale e dal Magistrato delegato della Corte, come riportata nel verbale dell'organo di controllo n. 199 del 22 novembre 2006.

E' da auspicare che l'iniziativa contribuisca ad un almeno parziale abbattimento della relativa spesa, determinando un'inversione del *trend* al rialzo manifestatosi, come accennato più indietro, nell'esercizio 2005.

Ugualmente va dato atto alla Società di avere creato le premesse per una riduzione degli oneri finanziari ascrivibili al contenzioso grazie alla soppressione, nei più recenti contratti, della clausola compromissoria ed all'intesa raggiunta all'inizio del 2007 con l'Avvocatura generale dello Stato in ordine all'assistenza legale, con il conseguente forte ridimensionamento del ricorso a studi professionali esterni ed alla parallela costituzione, tuttora in atto, di un'avvocatura interna alla struttura societaria.

Va inoltre segnalata l'iniziativa, intrapresa dalla Società in questo primo scorci del 2007, di una tempestiva veicolazione - a fini di sostegno e coordinamento - delle problematiche insorte in corso d'opera in sede compartimentale verso un'apposita unità istituita all'interno della struttura centrale.

Deve tuttavia osservarsi che una più radicale soluzione del fenomeno andrebbe piuttosto ricercata nelle attività prodromiche alle procedure concorsuali e contrattuali, riservando una particolare attenzione alla fase di progettazione delle opere e, prima ancora, ad un'approfondita valutazione degli aspetti relativi all'impatto ambientale, alle condizioni idrogeologiche del terreno e simili, tutto ciò in un contesto di confronto, il più possibile allargato ed approfondito, con tutti gli *stakeholders* interessati, sì da limitare al massimo fin dall'inizio la possibilità dell'insorgere di successive liti.

8. Le partecipazioni

8.1. In generale

L'ANAS partecipa in varia misura al capitale di varie società e consorzi operanti nel settore della costruzione e gestione di autostrade, ma prevale il modello di partecipazione al di sotto della soglia del pieno e totale controllo delle società collegate (>50% del pacchetto azionario) rispetto a quello della partecipazione in società al di sopra della soglia anzidetta (<50%).

Di recente si è manifestata la tendenza alla costituzione di società miste partecipate da ANAS e da enti territoriali, com'è il caso di Quadrilatero Spa ovvero da Società a loro volta partecipate da Regioni, com'è il caso di Concessione Lombarde Spa costituita all'inizio del 2007, ovvero del Passante di Mestre, per il quale è prevista la costituzione di una società mista, pariteticamente partecipata da ANAS e dalla Società Veneto.

8.2. Le società controllate

Attualmente unica società controllata da ANAS è la Quadrilatero Marche-Umbria Spa.

8.2.1. Quadrilatero Marche-Umbria Spa

Della Quadrilatero Marche-Umbria Spa, costituita nel 2003 con un capitale sociale di 2 milioni di euro, fino al 19 dicembre 2006 la Società possedeva una quota di partecipazione del 51%, mentre il restante 49% era posseduto da Sviluppo Italia Spa.

Successivamente essa ha acquisito da Sviluppo Italia l'intera quota da essa posseduta, pervenendo così alla detenzione dell'intero capitale sociale della Quadrilatero.

Un radicale cambiamento è intervenuto nel corso dei primi mesi del 2007 con l'elevazione del capitale sociale a 10 milioni di euro ed il contestuale ingresso nella compagine societaria della Regione Marche (10%), di Sviluppumbria Spa (7%), società interamente partecipata dalla Regione Umbria, della Provincia di Macerata (5,08%) e della Camera di Commercio I.A.A. di Macerata (2,50%), con una partecipazione di ANAS al 75,42%.

Successivamente l'Assemblea degli azionisti, riunitasi in data 16 marzo 2007, ha proceduto al rinnovo del Cda per un triennio.

Scopo sociale è la progettazione e costruzione del sistema viario compreso nel Progetto di viabilità Marche-Umbria, la redazione dei Piani di area vasta (PAV) delle due infrastrutture SS 76 e 77, l'acquisizione (anche mediante esproprio), la valorizzazione e il collocamento sul mercato delle prime otto aree *leader*¹ (piattaforme logistiche, centri agro-alimentari ed iniziative turistico-alberghiere) e il reperimento delle necessarie risorse finanziarie.

Le relative opere rientrano nella legge obiettivo e prevedono il completamento delle superstrade Perugia-Ancona (S.S. 76) e Foligno-Civitanova (S.S. 77), nonché la Pedemontana Fabriano-Camerino, per un importo di 2.157 mln/euro.

Nel novembre 2004 la Società ha pubblicato due bandi di gara per Contraente generale con base d'asta di 1.174 milioni per il maxilotto 1 e 716 milioni per il maxilotto 2. (i due affidamenti sono efficaci solo per la parte finanziata). I relativi appalti sono stati aggiudicati nella prima metà del 2006 e ne è seguita la consegna dei lavori. In riferimento al quadro finanziario risultano ad oggi essere stati assegnati 1.080 milioni/euro, mentre ulteriori finanziamenti per complessivi 361 milioni sono attesi dalla c.d. "cattura di valore", ossia dagli introiti provenienti dalla valorizzazione delle aree adiacenti alle opere infrastrutturali in termini di centri industriali, commerciali, turistici ed alberghieri, di stazioni di servizio e simili; nella tabella che segue sono riportati i dati relativi alla struttura finanziaria dell'opera.

¹ Delibera CIPE del 29 marzo 2006.

Struttura finanziaria del Progetto Quadrilatero

(valori in milioni di euro)

Finanziamento pubblico	Importo	Note
Contributi pubblici del CIPE n.13/04 ex L.166/02	900,1	Mutuo contratto con Cassa Depositi e Prestiti (*)
Piano triennale ANAS 2002-2004	26,9	
APQ Marche	90,2	
APQ Umbria	45,9	
Totale finanziamento pubblico stanziato (delibere pubblicate)	1.063,1	
Contributi pubblici ex L.166/02 (CIPE n.101 del 29/03/06, in corso di pubblicazione)	17,3	1 ^a tranches aree leader, in grado di attivare parte della cattura di valore
Totale finanziamento pubblico stanziato	1.080,4	
Totale finanziamento pubblico da stanziare	640,1	Prevista disponibilità DPEF 2007-2011 a completamento finanziamento pubblico per il 2009
Totale finanziamenti pubblico	1.720,5	
Capitale sociale e cattura di valore		
Ricavi da utilizzo materiali di risulta	25,7	Previste nel Contratto con Contraente Generale a detrazione su stato di avanzamento lavori
Capitale sociale	50,0	Aumento di capitale deliberato Ass. 12/04/06 da realizzarsi entro dicembre 07
Cattura di valore	360,6	Mutuo trentennale a carico quadrilatero previsto per dicembre 2007
Totale apporti del territorio	436,3	
Totali finanziamenti	2.156,80	

(*) Mutuo quindicennale a tasso fisso del 3,40% a carico del Ministero delle Infrastrutture

Di seguito si riportano i dati più significativi del bilancio 2005, tra i quali emerge quello negativo relativo al risultato d'esercizio (-213.118).

Dati economico-patrimoniali relativi all'esercizio 2005

Voci di bilancio	dati al 31.12.2005
Capitale sociale	2.000.000
Valore della produzione	3.709.797
MOL	- 157.031
Risultato operativo	- 162.975
Risultato d'esercizio	- 213.118
Patrimonio netto	2.116.978

8.3. Le Società collegate e le imprese partecipate

Sono società collegate di ANAS: l'Autostrada Asti-Cuneo Spa, la Società italiana per il Traforo Autostradale del Frejus Spa (SITAF) e la Società

Italiana per il Traforo del Monte Bianco Spa, Concessioni Autostrade Lombarde Spa (CAL).

Anas ha, inoltre, una partecipazione di minoranza in Stretto di Messina, nonché ulteriori partecipazioni nei seguenti consorzi:

Consorzio italiano infrastrutture e trasporti per l'Iraq (CIITI), il Consorzio ELIS per la formazione professionale superiore s.c.r.l. (CONSEL), il Consorzio *Italian Distribution Council* (IDC) ed il Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIA).

8.3.1. Stretto di Messina s.p.a.

Costituita nel 1981, la Società ha un capitale sociale sottoscritto di euro 383.179.794,00.

Azionista di maggioranza è Fintecna con il 68,8% del pacchetto azionario, mentre Anas vi partecipa con il 13% del capitale.

Oggetto sociale è, termini di statuto, lo studio e la progettazione e costruzione di un'opera per il collegamento stabile viario e ferroviario e di pubblici servizi tra la Sicilia ed il continente e l'esercizio del collegamento e manutenzione dell'opera, salvo quanto previsto dalla legislazione in materia di esercizio ferroviario, nonché lo svolgimento all'estero, anche attraverso società partecipate, di attività di progettazione, promozione, realizzazione e gestione di infrastrutture trasportistiche e di opere connesse.

Il decreto legge 262/2006, collegato alla L.F. 2007, ha previsto un diverso assetto societario, che non contempla più il controllo della Società da parte di Fintecna e prevede una partecipazione al capitale sociale da parte di ANAS, delle Regioni Calabria e Sicilia e di eventuali altre società, enti ed amministrazioni pubbliche. Lo stesso decreto ha previsto, parallelamente, il trasferimento delle azioni di Stretto di Messina possedute da Fintecna ad altra società controllata dallo Stato, con attribuzione delle risorse finanziarie inerenti agli impegni assunti da Fintecna per il progetto del Ponte al Ministero dell'Economia e delle Finanze e relativa destinazione ad opere infrastrutturali e di tutela dell'ambiente da realizzare nelle predette Regioni Sicilia e Calabria.

Stato attuale dell'attività di progettazione e costruzione.

Per quanto sopra precisato, ogni attività di progettazione e gestione è sospesa fino a tutto il 2007.

Dati economico-patrimoniali al 31.12.2005

Sono quelli rappresentati nel seguente prospetto.

Dati economico-patrimoniali al 31.12.2005

Capitale sociale sottoscritto	383.179.794
Valore della produzione	20.024.673
MOL	324.000
Risultato operativo	- 1.272.526
Risultato d'esercizio	1.240.308
Patrimonio netto	391.598.028

Dalla tabella si desume:

- a) che il valore della produzione (euro 20.024.673) al 31.12.2005 si era incrementato, rispetto al precedente esercizio, di 2.362 migliaia di euro. Ciò è principalmente riconducibile alla capitalizzazione dei costi sostenuti nell'esercizio per le attività specificamente attribuibili all'oggetto del programma;
- b) che il MOL (euro 324.000) è risultato inferiore a quello del precedente esercizio 2004 (euro 965.000) per effetto delle maggiori spese sostenute durante l'esercizio per prestazioni di servizi;
- c) il risultato operativo negativo per 1.272.526 euro.

8.3.2. Autostrada Asti-Cuneo s.p.a.

Costituita nel 2006, la Società ha un capitale sociale sottoscritto di euro 200.000.000,00.

Vi partecipano, oltre ad ANAS (35%), la SALT (60%) e Itinera Spa (5%).

Oggetto sociale.

Progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione del collegamento autostradale tra Asti e Cuneo. Per il raggiungimento dello scopo la Società può compiere in Italia e all'estero tutte le operazioni commerciali, industriali, finanziaria, mobiliari ed immobiliari ritenuti utili e/o opportune.

Stato attuale delle attività di progettazione e costruzione.

Il giorno 7 maggio 2007 è stata siglata la convenzione tra ANAS e la società concessionaria Asti-Cuneo SpA per la realizzazione degli ultimi 8 km dell'autostradale e per la gestione dell'intera tratta.

Il CIPE si è espresso favorevolmente sulla convenzione nella seduta del 23

maggio 2007, consentendo in tal modo l'avvio dei lavori entro la fine dell'anno. Il collegamento autostradale e' lungo 93 chilometri e prevede un investimento complessivo di circa 2 miliardi di euro, dei quali 1,6 miliardi per i lotti ancora da realizzare e circa 400 milioni per quelli in via di completamento.

Nel precedente mese di aprile ANAS aveva già inaugurato una parte dell'autostrada e l'apertura di ulteriori tratte e' prevista a breve.

8.3.3. Società italiana per il Traforo del Monte Bianco p.a.

Costituita nel 1957 la Società ha un capitale sociale sottoscritto ed interamente versato di euro 109.084.800,00.

L'azionista di maggioranza (51,00%) è Autostrade per l'Italia. L'ANAS vi partecipa con il 32,125%.

Oggetto sociale.

Costruzione della galleria attraverso il massiccio del Monte Bianco per la parte prevista dalla convenzione fra l'Italia e la Francia (approvata con legge 1 agosto 1954, n. 846); esercizio della suddetta galleria stradale come stabilito dall'art. 7 della Convenzione; concorso e miglioramento del sistema viario di accesso alla galleria entro i confini della Regione Valle d'Aosta. Costruzione e/o gestione di trafori internazionali anche attraverso altre partecipazioni societarie; partecipazione ad iniziative di collegamento intermodale del trasporto commerciale su ruota.

Dati economico-patrimoniali al 31.12.2005

Capitale sociale	109.084.800
Valore della produzione	53.031.568
MOL	28.377.000
Risultato operativo	12.356.631
Risultato d'esercizio	10.955.684
Patrimonio netto	194.181.737

Stato attuale dell'attività di progettazione e costruzione:

Attualmente è in esercizio una tratta di km. 5,8.

8.3.4. Società Italiana per il Traforo del Frejus-SITAF p.a.

Costituita nel 1960, la Società ha un capitale sociale sottoscritto e

interamente versato di euro 65.016.000,00.

La quota di partecipazione pubblica (comprensiva di ANAS con il 31,746%) ammonta al 51,161%. La restante quota di capitale è suddivisa tra altri soci per il 48,839%.

Oggetto sociale.

Costruzione e esercizio delle autostrade e dei trafori ad essa assentiti in concessione. Per il raggiungimento degli scopi statutari la Società può svolgere in Italia e all'estero, le attività d'impresa diverse da quella principale, nonché da quelle analoghe o strumentali ausiliari e del servizio autostradale, attraverso l'assunzione diretta o indiretta di partecipazioni di collegamento o di controllo in altre Società.

Dati economico-patrimoniali al 31.12.2005

Capitale sociale	65.016.000.000
Valore della produzione	104.121.761
MOL	52.496.000
Risultato operativo	33.169.039
Risultato d'esercizio	18.204.329
Patrimonio netto	136.096.368

Stato attuale dell'attività di progettazione e costruzione.

Attualmente è in esercizio una tratta di km. 79,2.

8.3.5. Concessioni autostrade Lombarde spa (CAL)

Costituita il 19 febbraio 2007, la Società ha un capitale sottoscritto di € 4.000.000,00 ed è partecipata pariteticamente da Anas (50%) e Infrastrutture Lombarde Spa (50%).

Oggetto sociale.

Compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti direttamente ed indirettamente all'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore, trasferiti da Anas Spa per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda, dell'autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano e delle Tangenziali esterne di Milano. Compimento, altresì, in Italia e all'estero, di tutte le operazioni commerciali, industriali, finanziarie, mobiliari ed immobiliari ritenute utili e/o opportune, che siano comunque connesse e/o strumentali all'oggetto sociale.

8.3.6. Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq

Costituito nel 2004 il fondo Consortile si assesta ad euro 1.000.000,00.

Il socio di riferimento è ANAS con il 40,00%, a cui si aggiungono per il restante 60% FS, Italferr, Enac ed Enav.

Oggetto sociale.

Assunzione ed esecuzione, per incarico del Ministero degli Affari Esteri e/o del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di servizi finalizzati all'elaborazione del «Piano Nazionale dei Trasporti» dell'Iraq che indicherà le linee programmatiche a breve, media e lunga scadenza, relative all'adeguamento delle reti stradali e ferroviarie, nonché alle tematiche legate ai terminali portuali, aeroportuali ed interportuali, alla navigabilità dei fiumi Tigris ed Eufrate.

Il Consorzio non ha scopo di lucro e il risultato dell'iniziativa non si formerà in capo ad esso ma direttamente in capo ai soggetti consorziati.

Il Consorzio può altresì svolgere, per conto dei consorziati e su incarico del Ministero degli Affari Esteri e/o del Ministero delle Infrastrutture, attività inerenti ad analisi del sistema e dimensionamento del trasporto multimodale, nonché a studi di fattibilità tecnico-economica di porti, aeroporti, connessioni stradali e ferroviarie e della relativa progettazione.

Dati economico-patrimoniali al 31.12.2005

Fondo consortile	1.000.000
Valore della produzione	664.973
MOL	- 3.674
Risultato operativo	- 20.249
Risultato di esercizio	0

8.3.7. Consorzio ELIS per la formazione professionale superiore s.c.r.l. (CONSEL)

Costituito nel 1992 con un capitale sociale di euro 51.000,00.

L'azionista di maggioranza è Cedel - Cooperativa Sociale Educativa Elis Soc.Coop. a r.l. - con il 44,60% mentre ANAS è presente con un 1%, cui si aggiungono per il restante 54,40% soggetti sia pubblici sia privati.

Oggetto sociale.

La Società, che potrà svolgere la sua attività tanto in Italia quanto

all'estero, ha per oggetto l'acquisizione e la prestazione, in favore dei propri consorziati e di terzi, di servizi consortili di natura scientifica, didattica, educativa, culturale, assistenziale, ricettiva, nonché di ogni altra prestazione a ciò connessa, complementare e/o collegata, quali, in particolare e tra l'altro, lo studio, la progettazione e la realizzazione di iniziative di qualificazione post-secondaria idonee a fornire una cognizione tecnica qualificata, l'istituzione e l'assegnazione di borse di studio, la promozione e l'incentivazione di ricerche scientifiche, tecnologiche, didattiche e culturali.

Dati economico-patrimoniali al 31.12.2005

Fondo consortile	51.000
Valore della produzione	3.546.397
MOL	90.671
Risultato operativo	- 16.168
Risultato di esercizio	0

8.3.8. Consorzio *Italian Distribution Council S.c.r.l. (IDC)*

Costituito nel 2003, ANAS S.p.a. vi ha aderito versando un contributo per l'anno 2004 di 100.000 euro, di cui 2.500 quale contributo di ingresso, 2.500 quale contributo ordinario e 95.000 quale contributo una tantum promozionale che il Consiglio Direttivo IDC ha deliberato di iscrivere a gestione ordinaria dell'anno 2004.

Nell'esercizio 2006 il Consorzio IDC si è trasformato in Società Consortile a responsabilità limitata.

Nell'esercizio 2005 ANAS ha versato un contributo di 50.000 euro.

Oggetto sociale.

Il Consorzio, che svolge la propria attività sia in campo nazionale che internazionale, si propone di coordinare, con riguardo alle problematiche attinenti la mobilità di persone e cose, attività nei sistemi logistici ed attinenti al trasporto, quali, la promozione e la valorizzazione del territorio italiano come sede di strutture logistiche e la promozione e valorizzazione del sistema logistico-trasportistico italiano nelle sue diverse componenti imprenditoriali, quali, ad esempio, sistemi di trasporto, logistica integrata, sistemi a rete e tecnologie dedicate a tali attività.

Dati economico-patrimoniali al 31.12.2005

Fondo consortile	242.500
Valore della produzione	154.737
MOL	-1.394
Risultato operativo	-148.167
Risultato d'esercizio	-143.890

8.3.9. Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIA)

Costituito nel febbraio 2000 con un fondo consortile di euro 96.497,62.

La quota di partecipazione di ANAS è pari ad euro 9.649,76 corrispondente ad una percentuale del 10%.

Oggetto sociale.

Il Consorzio ha per oggetto il coordinamento delle attività dei consorziati, al fine di migliorare l'efficienza, lo sviluppo e la realizzazione nel settore energetico (elettrico e termico), fungendo da organismo di servizio.

Dati economico-patrimoniali
(alla data di approvazione del bilancio 2006)

Fondo consortile	96.498
Valore della produzione	12.138
Risultato d'esercizio	0

8.4. Quadro generale delle partecipazioni

Di seguito si fornisce un prospetto riepilogativo delle partecipazioni di ANAS Spa quali risultavano al 31 dicembre 2005.

Riepilogo delle partecipazioni di ANAS Spa al 31.12.2005

(valori in migliaia di euro)

Società	quota di parte- cipazione	capitale o fondo consortile	valore della produzione	Risultato operativo	risultato di esercizio	Netto patrimo- niale
Quadrilatero Spa	51,13 %	2.000,0	3.709,80	- 162,97	- 213,12	2.117,0
S.I.T.MonteBianco	32,12 %	109.084,8	53.031,5	12.356,63	10.955,68	194.181,7
SITAF	31,75 %	65.016,0	104.121,76	33.169,03	18.204,32	136.096,7
Stretto Messina	13,00 %	383.179,8	20.024,67	- 1.272,52	1.240,30	391.598,0
Cons.It.A.T.Iraq	40,00%	1.000,0	664,97	- 20,25	-	1.000,0
CONSEL	1,00%	51.000,0	3.546.397	- 16,17	-	65,0
Cons. IDC	6,67%	242,5	154,73	- 148,17	- 143,89	98,6
Cons. CAIA	10%	96,5	12,1	-	-	96,5

Fonte: ANAS Spa.

8.5. Qualificazione del rapporto tra ANAS concedente e detentrice di partecipazioni in sub-concessionarie

La posizione di ANAS quale concedente e controllante di altre società sub-concessionarie da essa partecipate potrebbe astrattamente porre un problema di possibile conflitto di interessi, inizialmente sollevato dalla stessa Corte (cfr. Relazione sulla gestione 2003, § 6.17).

Nella sua veste di socio, infatti, la Società ANAS potrebbe, in astratto, essere considerata portatrice di interessi potenzialmente diversi, ascrivibili alla sfera giuridica della partecipazione detenuta.

Il problema si pone a maggior ragione nei casi in cui ANAS assuma partecipazioni azionarie in società beneficiarie di contributi da essa stessa erogati e delle quali definisca le tariffe.

Sul punto si era già espressa nel luglio 2004 l'Avvocatura dello Stato, la quale ebbe ad escludere la sussistenza di motivi ostativi alla partecipazione di ANAS a società miste, tenuto conto della sua natura di organismo strumentale e "braccio operativo" dello Stato e per esso del Ministero delle infrastrutture, del quale è chiamata a realizzare le pubbliche finalità.

Alle medesime conclusioni è giunto successivamente, su incarico di ANAS, uno Studio legale specializzato, sul rilievo che l'astratta coincidenza tra le posizioni di controllore e quella di socio controllato soltanto in apparenza potrebbe giustificare l'erronea affermazione della titolarità in capo al medesimo soggetto di interessi tra loro in conflitto; ciò in quanto l'attività di ANAS non è libera nel fine, essendo soggetta ai medesimi limiti cui soggiace l'esercizio delle pubbliche funzioni ad essa demandate, con la conseguenza che l'attività svolta dalla Società in qualità di socio di sub-concessionarie non può divergere dalla predetta finalità istituzionale, la quale coincide, a sua volta, con il pubblico interesse alla costruzione ed alla gestione delle strade². Allo stato tale problematica, la quale richiede un'adeguata soluzione, concerne limitati casi di partecipazione di ANAS in società concessionarie.

² Lo Studio ha concluso esprimendo l'avviso che il modello c.d. dualistico di società di capitali - fondato sulla distribuzione di funzioni all'interno dell'organizzazione societaria tra consiglio di gestione e consiglio di sorveglianza (art. 2409 *octies* e seguenti cod.civ., come novellato dal d.lgs. n. 6/2003) – si presta ancor più del sistema monistico tradizionale all'amministrazione ed al controllo di sub-concessionarie partecipate da ANAS Spa.

9. Considerazioni conclusive

9.1. La gestione 2005 di ANAS Spa si è sviluppata in un contesto di difficoltà finanziarie, di stasi gestionale e di incertezze riguardo il ruolo assegnatole dall'ordinamento positivo nel contesto delle politiche dei trasporti e, nello specifico, delle infrastrutture autostradali italiane: i limiti imposti dalla legge finanziaria, in palese contrasto con il reale fabbisogno della Società, ed il protrarsi delle consuete endemiche criticità gestionali, si è infatti accompagnato a stridenti contraddizioni di ordine funzionale, tra le quali emerge il sovrapporsi di ruoli diversi.

Nel 2005, infatti, ad oltre quattro anni dalla sua costituzione in società di capitali in mano pubblica, ANAS ha continuato a palesare, come nei quattro precedenti esercizi, elementi di intrinseca contraddittorietà e di ambiguità quanto al suo scopo sociale ed alla sua stessa natura, elementi che la Corte non ha mancato di evidenziare nei due precedenti referti.

Nello specifico si sommano in capo alla Società competenze che sono ad un tempo di gestione diretta – in materia di manutenzione del sistema viario dello Stato e di affidamento in concessione della realizzazione e gestione di autostrade, con tutti i poteri che vi afferiscono -, nonché di vigilanza e controllo sulle società concessionarie.

Per quanto si riferisce, in particolare, a quest'ultimo aspetto, si è in presenza di un assetto normativo ed amministrativo certamente divergente dal modello adottato per altri settori economici di grande rilevanza pubblica – come ad esempio in materia di produzione e distribuzione di energia e di gestione delle telecomunicazioni -, per i quali esso è affidato a distinte autorità amministrative indipendenti; laddove nel caso specifico l'attività dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, forniture e servizi è solo concorrente – sia pure ad un diverso livello – con quella di ANAS, mentre i compiti di controllo *stricto sensu* sono integralmente intestati a quest'ultima e quelli di regolazione delle tariffe al CIPE.

A questo riguardo si rileva che prima il collegato alla legge finanziaria 2007 (art. 12, comma 5), poi quest'ultima legge (art. 1, comma 1023) hanno di fatto confermato in capo ad ANAS le cennate competenze di vigilanza e controllo, limitandosi a conferire ai Ministri vigilante ed azionista – così la finanziaria 2007 - un potere di indirizzo mirante a "realizzare, anche attraverso la costituzione di apposita società, l'autonomia e la piena

separazione organizzativa, amministrativa, finanziaria e contabile” delle attività della stessa ANAS dirette alla vigilanza e controllo delle concessionarie.

Ne deriva un quadro legislativo articolato, caratterizzato dalla scomposizione dei compiti di regolazione, vigilanza e controllo tra tre diversi soggetti, e cioè il CIPE, l’Autorità di vigilanza sui contratti pubblici e la stessa ANAS, la quale ultima ha mantenuto in via esclusiva nel proprio seno – pur nel rispetto della piena separazione organizzativa, amministrativa, finanziaria e contabile imposta dal legislatore per un’eventuale società *ad hoc* – i compiti di controllo sulle concessionarie.

Continua in tal modo a perpetuarsi, come si diceva, l’ambigua e contraddittoria posizione istituzionale di un soggetto ad un tempo titolare in via esclusiva, in forza della convenzione di concessione, di un pubblico servizio (la manutenzione delle strade) e di compiti di amministrazione diretta (la costruzione e gestione di autostrade) e di controllo sulle società concessionarie da un lato e, dall’altro, di impresa in forma societaria, sia pure in mano pubblica, come tale tenuta ad operare sul mercato in posizione paritetica con le società concessionarie, nel pieno rispetto del principio (di rilevanza comunitaria) di concorrenza.

Sotto questi aspetti la trasformazione dell’azienda di Stato da ente economico pubblico a società di capitali in mano pubblica non ha cancellato, ma semmai accentuato le difficoltà nelle quali ANAS si è trovata ad operare, per di più in un contesto programmatico e finanziario caratterizzato da incertezze e aleatorietà, che ne hanno finora limitato le potenzialità di azione sul mercato, e ciò anche per la perdurante assenza di un sufficiente volume di entrate proprie che valga a porla al di fuori del perimetro della pubblica amministrazione e del conto economico consolidato delle pubbliche amministrazioni, nel quale essa continua ad essere inclusa presentando un livello di autonomia finanziaria estremamente esiguo.

- 9.2. Nel corso del 2005 e fino al settembre 2006 la Società non aveva ancora trovato un definitivo assetto di *governance*, adeguato alla sua nuova forma istituzionale e statutaria; aspetto, quest’ultimo, ben distinto da quello della preponderante dipendenza della Società dal bilancio dello Stato.

Ed invero fin dai suoi primi atti il Consiglio di amministrazione allora in carica si era orientato verso l'affidamento ai singoli componenti di “deleghe” in

materie di larga estensione ovvero per grandi aree geografiche, in ciò peraltro ponendosi in una posizione di contrasto con l'opposto orientamento dell'azionista, fondato su una corretta lettura dell'art. 2389 del codice civile, il quale consente l'attribuzione ai singoli amministratori di "particolari" (e dunque non estese) cariche.

Oltre tutto, una tale proliferazione di competenze ha inevitabilmente dato luogo ad un apparato di gestione parallelo e sovrapposto a quello proprio della struttura operativa, rappresentato dalle direzioni centrali.

Tale sistema, sulla spinta di una precisa presa di posizione da parte dell'azionista unico, è stato poi abbandonato a partire dal dicembre 2005 a favore di quello fondato sull'attribuzione della piena responsabilità amministrativa al solo Presidente della Società.

Tali carenze si sono altresì palesate - in una più ampia accezione della *governance* societaria -, anche al livello di Direzione generale, dove fino all'anzidetta data si è manifestata una profonda frattura nell'interazione con le Direzioni centrali.

Ne è derivato un certo grado di scollegamento all'interno della struttura aziendale centrale, che si è risolto, anche in conseguenza del descritto sistema di *governance*, in un appesantimento e rallentamento dell'azione societaria.

Un nuovo impianto di governo aziendale, più funzionale alla struttura societaria di ANAS, è stato introdotto, a partire dal settembre 2006, con il mantenimento delle funzioni di amministratore delegato e l'aggregazione della funzione di Direttore generale in capo al Presidente e la costituzione di tre macro-aree affidate ad altrettanti condirettori generali competenti rispettivamente per l'area tecnica, quella di amministrazione e finanza e quella relativa all'attività legale ed al patrimonio.

- 9.3. Quanto poi all'assetto dell'apparato operativo, nel periodo di riferimento la Società non aveva ancora raggiunto una situazione di normalità, avendo palesato, in particolare, carenze nella unitarietà della conduzione aziendale, e ciò in quanto la molteplicità di direzioni ed uffici non avevano trovato il necessario supporto in un adeguato coordinamento trasversale richiesto dagli ordinari canoni di *governance* societaria.

Tutto ciò in conseguenza del fatto che nell'esercizio in esame ed in gran parte di quello successivo ha stentato ad affermarsi una guida unitaria di

tipo manageriale incentrata nella Direzione generale quale naturale punto di snodo e anello di collegamento dell'apparato operativo (direzioni e servizi centrali e compartimenti territoriali) con il governo della Società (Presidente e amministratore delegato e Consiglio di amministrazione).

Questa situazione di carenza di un forte coordinamento operativo e strumentale è stata causa non ultima di lentezze nell'azione gestionale e ostacolo alla certezza dei fatti gestionali: la incomunicabilità tra i sistemi informativi in uso da parte delle strutture aziendali competenti rispettivamente in materia amministrativo-contabile e in materia di lavori ha reso infatti incerta la reale situazione finanziaria della Società, obbligata a dar corso ad una operazione manuale e necessariamente lenta di ricostruzione *ex post* di detta situazione.

Sempre in tema di struttura aziendale un rilevante aspetto riguarda i controlli interni – dall'*internal audit* al controllo di gestione ed all'organismo di vigilanza - dimostratisi ancora carenti e la cui valorizzazione è invece da ritenere essenziale per il perseguimento ed il raggiungimento dell'efficienza operativa e dell'economicità gestionale, e ciò anche in vista dell'imminente introduzione nell'assetto statutario ed operativo della nuova figura del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e del bilancio, con quanto vi è collegato in termini di analisi dei processi decisionali ed operativi in seno alla struttura aziendale.

Un'ulteriore criticità è stata costituita, nell'esercizio di riferimento, dalla diminuita produttività del personale, e ciò verosimilmente non soltanto in dipendenza dei fattori legati al crescente sviluppo dell'informatica nei processi gestionali, ma anche, in certa misura, dall'aumentato volume delle assenze retribuite e dal contestuale incremento della forza lavoro.

A tutto ciò si è accompagnata la persistente assenza di una cultura e di professionalità interne in senso aziendalistico, qual è imposta ad ANAS dal suo assoggettamento alla disciplina societaria civilistica, pur se va dato atto alla Società di avere particolarmente curato nell'esercizio di riferimento come del resto in quello successivo, nell'ambito dell'attività formativa del personale, iniziative miranti a colmare tale *gap*, delle quali peraltro non si ravvisano ancora positivi esiti.

Soltanto nel più recente periodo possono cogliersi segnali di una più attiva presenza della Società sul territorio e di una radicale revisione della governance societaria, della struttura operativa e della strumentazione

informatica.

Segno esteriore di tali carenze strutturali è stata la perseguita, ma fino a tutto il 2006 non realizzata unificazione dei sistemi informativi in uso, all'interno dell'azienda essendo stati in funzione, per i singoli settori dell'apparato operativo, sistemi informativi che adottavano differenti "linguaggi" e "programmi" – e proprio ad una siffatta incomunicabilità è da far risalire la vicenda dell'erosione dei fondi stanziati per il contratto di programma vigente nel 2005, vicenda sulla quale la Corte ha riferito nel luglio 2006 davanti alla Commissione lavori pubblici del Senato -, mentre soltanto nel più recente periodo è stata portata a compimento la prima fase dell'iniziativa, già in essere nell'anno di riferimento, di giungere alla loro fusione in un unico sistema centralizzato individuato nel SAP.

In proposito va preso atto che nel corso del 2006 la Società si è fattivamente adoperata per l'avanzamento di tale sistema unificato, poi entrato in funzione all'inizio del 2007 per una larga fascia di attività operative e destinato in prospettiva a coprire l'intera rete della Società, integrando i sistemi "settoriali" attualmente in uso e contribuendo in tal modo alla realizzazione di un *management* unitario.

Si segnala al riguardo l'esigenza di una sollecita estensione di tale sistema ai beni demaniali devoluti ad ANAS dalla legge istitutiva ed ai diritti che ad essi ineriscono (licenze, concessioni ecc.), tanto più necessario in presenza dell'esteso fenomeno di abusivismo e relativo contenzioso in materia.

9.4. L'esercizio 2005 si è chiuso con preoccupanti segnali di deterioramento della complessiva situazione finanziaria della Società, ulteriormente aggravatisi nel successivo esercizio e da imputare in prevalente misura all'insufficienza degli irrealistici tetti di spesa fissati nelle leggi finanziarie 2005 e 2006 a fronte dell'effettivo fabbisogno di risorse, necessario per far fronte al finanziamento delle opere in corso e di quelle da avviare in esecuzione degli obblighi assunti, oltre che del funzionamento della struttura operativa.

Su tale difficile situazione, alla quale si deve aggiungere il mancato versamento alla Società dei consistenti crediti da essa vantati, ha pesato negativamente il sistematico sopravvenire di oneri per perizie di variante e suppletive e per il contenzioso relativo a gare, lavori ed espropri, oneri che finiscono per "sforare" le previsioni di spesa e tradursi nella erosione delle dotazioni finanziarie dei programmi d'investimento.

Le descritte criticità della gestione finanziaria, dovute dunque prevalentemente a fattori esogeni, hanno trovato puntuale riscontro nella situazione economico-patrimoniale, la quale a fine 2005 evidenziava chiari sintomi di peggioramento, individuabili nel progressivo aumento dell'esposizione debitoria (passata dallo 0,6 per cento del 2003 al 2,3 per cento del 2005) e nell'altrettanto progressivo aggravamento del saldo negativo intercorrente tra voci attive del bilancio (circolante e crediti) e voci passive (fondi e debiti), precipitato dal miliardo del 2004 ai 3 miliardi del 2005, pur in presenza di un netto patrimoniale in leggera crescita (da 3,8 a 4,0 miliardi).

I cennati vincoli finanziari e le carenze strutturali ed organizzative palesate dalla Società nel periodo di riferimento sono state, tra l'altro, la causa prevalente della pressoché totale erosione, per un ammontare di circa 3,8 miliardi, della dotazione finanziaria del contratto di programma 2003-2005.

- 9.5. La spesa per incarichi di consulenza ha fatto registrare nel 2005 una sensibile flessione, la quale peraltro non è valsa ad eliminare le criticità evidenziate dalla Corte nelle più recenti Relazioni.

Nell'esercizio in esame hanno infatti continuato ad essere numerosi gli incarichi attribuiti a professionisti esterni nei settori tecnico, amministrativo e legale, i quali hanno interessato, integrandole, gran parte delle principali funzioni della struttura centrale della Società ed hanno comportato per quest'ultima un onere finanziario di oltre 20 milioni di euro.

In particolare, quanto all'area tecnica il fenomeno ha investito in prevalente misura le varie fasi degli appalti d'opera, mentre in quella amministrativa gli incarichi hanno riguardato in maggior misura società di revisione o comunque specializzate in materia contabile ed un notevole numero di singoli professionisti chiamati ad esplicare molte delle funzioni intestate ai servizi della Società; un fenomeno, questo, che solo in parte trova spiegazione nelle gravi carenze palesate dal personale della Società nelle proprie cognizioni tecniche al momento del passaggio di ANAS da ente economico a società di capitali.

E' ben vero, infatti, che tale passaggio ha trovato impreparata la maggior parte del personale di ruolo ivi operante, con ciò determinando l'impossibilità di far ricorso a professionalità interne alla Società e costringendo quest'ultima a far ricorso, appunto, a risorse esterne, ma è anche vero che

scarso rimedio è finora venuto dall'attività di formazione del personale, che pure coinvolge una sua consistente fascia ed assorbe una quota non indifferente del bilancio societario.

In proposito la Corte rinnova alla Società l'invito a contenere al massimo il ricorso a tale eccezionale forma di integrazione delle professionalità operanti all'interno della struttura aziendale, avviandola sui binari di una più attenta e rigorosa selezione dei casi nei quali essa si renda realmente indispensabile, con ciò affrancando finalmente la Società stessa dalla sua persistente dipendenza da soggetti esterni.

- 9.6. Merita particolare menzione, tra i costi della produzione, quello relativo al contenzioso, aumentato nel 2005 di oltre il 50 per cento rispetto al precedente esercizio.

Numerose sono, peraltro, le vertenze tuttora pendenti e suscettibili di tradursi in ulteriori erogazioni a carico della Società (n. 10.368 cause per un *petitum* complessivo di 3.046 milioni di euro): si tratta di oneri allo stato attuale non determinabili nel loro esito e nel loro effettivo ammontare, per cui sono stati esclusi dal Fondo per rischi ed oneri relativo al contenzioso pendente.

Con riguardo alle singole aree interessate dal fenomeno, si presenta in crescita quella relativa al rapporto di lavoro (+51,2 il numero delle cause insorte e +38,6% il *petitum*), ed appare problematica quella relativa alle gare, ai contratti di appalto ed ai lavori, tenuto conto che il contenzioso non è incluso tra le voci di spesa del piano finanziario delle opere e che, ciò nondimeno, esso costituisce sistematicamente una quota non trascurabile del costo complessivo delle opere. In particolare alla data del 31 dicembre 2005 risultavano complessivamente insorte, nell'anzidetto settore, 487 nuove cause, con un calo del 5,8 per cento ed un *petitum* di 391,5 milioni di euro ridotto del 9,7% rispetto al 2004.

In proposito va dato atto al nuovo vertice societario di avere creato le premesse per una riduzione degli oneri finanziari ascrivibili al contenzioso grazie alla soppressione, nei più recenti contratti, della clausola compromissoria ed all'intesa raggiunta all'inizio del 2007 con l'Avvocatura generale dello Stato in ordine all'assistenza legale, con il conseguente forte ridimensionamento del ricorso a studi professionali esterni ed alla parallela costituzione, tuttora in atto, di un proprio ufficio legale.

Una più radicale soluzione del fenomeno andrebbe peraltro ricercata nelle attività prodromiche alle procedure concorsuali e contrattuali, riservando una particolare attenzione alla fase di progettazione delle opere e, prima ancora, ad un'approfondita valutazione degli aspetti relativi all'impatto ambientale, alle condizioni idrogeologiche del terreno e simili, tutto ciò in un contesto di confronto, il più possibile allargato ed approfondito, con tutti gli *stakeholders* interessati – enti territoriali, associazionismo ed in genere soggetti portatori di interessi configgenti con i progetti esecutivi –, si da limitare al massimo fin dall'inizio la possibilità dell'insorgere di successive liti.

- 9.7. Direttamente connessa con la descritta situazione finanziaria è stata anche l'assenza, in capo alla Società, dell'autonomia finanziaria, tuttora perdurante, tenuto conto del fatto che i trasferimenti statali e comunitari coprono la quasi totalità del fabbisogno di funzionamento della Società, la quale si atteggia a mero strumento operativo dello Stato in materia di infrastrutture stradali ed autostradali e, sotto il profilo finanziario, ad organismo di mera erogazione delle risorse che dallo stesso Stato le sono assegnate (la copertura finanziaria della Società assicurata dal bilancio dello Stato era valutabile, nel 2005, nel 36,3 per cento dei costi operativi e nell'86,1 per cento dei costi complessivi, comprensivi degli investimenti). La permanenza di ANAS nel perimetro della pubblica amministrazione ne comporta, oltre tutto, l'inclusione nel conto economico consolidato delle pubbliche amministrazioni, con quanto ne consegue in termini di assoggettamento della Società a limiti e decurtazioni connesse alla manovra di finanza pubblica recepita nell'annuale legge finanziaria. Il mancato raggiungimento dell'autonomia finanziaria è anche dovuto all'assenza, per ANAS, di una "politica" dell'entrata che non sia limitata ad un adeguamento, pur opportuno, di canoni e *royalties*, ma tale da estendere alla valorizzazione del patrimonio societario – con quanto ne consegue in termini di riconoscimento dei beni e di approntamento di iniziative e mezzi di contrasto dell'abusivismo in materia di licenze e concessioni per gli accessi viari e autostradali – e, ove praticabile, alla "cattura di valore", favorendo in tal senso opportune intese con gli enti territoriali (una iniziativa di questo genere è stata assunta per la Società Quadrilatero, ora partecipata da ANAS al cento per cento).

Va anche considerato, al riguardo, che proprio la detenzione, da parte della Società, di oltre la metà del pacchetto azionario di Quadrilatero Spa unita alla partecipazione paritetica nella neo-costituita Concessioni Autostradali Lombarde Spa insieme ad una società interamente partecipata dalla Regione Lombardia, vanno nella direzione di una più accentuata presenza della Società sul mercato delle infrastrutture autostradali.

Va peraltro da sé che, ove la Società non fosse messa in grado di raggiungere in tempi medi la piena autonomia finanziaria, tale da consentirle di stare e di operare sul mercato in coerenza con il proprio ruolo normativo e statutario, si profilerebbe il reale rischio che quella dell'ANAS si sia risolta in una privatizzazione non riuscita.

- 9.8. Il rapporto concessorio instaurato dapprima con Autostrade Spa nel 1997 e successivamente, all'indomani della riorganizzazione del Gruppo Autostrade e dell'operazione "Mediterraneo" (cfr. *retro*, § 5.3.3), con Autostrade per l'Italia Spa (ASPI) e quello successivamente stabilitosi con le restanti concessionarie presentava gravi manchevolezze relativamente alle garanzie poste a tutela degli interessi di ANAS, dell'utenza autostradale e della collettività tutta.

Per quanto specificamente riguarda la Società Autostrade, l'originaria convenzione del 1997 era stata concepita in modo gravemente lacunoso, con l'attribuzione ad ANAS, quale braccio operativo dell'allora Ministero dei lavori pubblici (oggi delle infrastrutture), di compiti di vigilanza sulla regolare realizzazione del piano degli investimenti, peraltro privi del sostegno di un adeguato sistema sanzionatorio a fronte di eventuali ritardi - poi verificatisi - negli investimenti e, più specificamente, per la violazione degli obblighi scaturenti dalla convenzione a carico della concessionaria, con la sola previsione - peraltro inadeguata per eccesso - della facoltà di revoca della concessione in caso di gravi inadempienze.

Un tale lacunoso impianto negoziale, comune alle convenzioni in essere con tutte le altre concessionarie, ha consentito a queste ultime di lucrare, sia pure con il concorso di cause esogene indipendenti dalla loro volontà e per tempi limitati, la differenza tra i prelievi da pedaggio ed i minori investimenti effettuati, pur se formalmente restava, come tuttora resta, in capo ad esse l'obbligo di dare comunque corso agli investimenti pattuiti.

E' evidente che ciò ha avvantaggiato le concessionarie, senza che la parte

pubblica, e per essa ANAS, abbia potuto riequilibrare la situazione a proprio favore, come sarebbe stato se tra le clausole delle convenzioni fosse stato previsto l'utilizzo delle somme destinate ad investimenti non realizzati per interventi infrastrutturali alternativi.

L'assenza di adeguate previsioni sanzionatorie, oltre tutto, ha impedito ad ANAS l'attivazione di strumenti di tutela legale, che si sono arrestati al livello di atti di contestazione delle inadempienze – peraltro anche a fronte di episodi ripetuti – senza la possibilità, al di fuori della revoca della concessione, di una revisione di quest'ultima e di un eventuale trasferimento degli investimenti richiesti alla concessionaria su interventi più urgenti e/o di più pronta realizzazione.

Va dato atto che a tali manchevolezze è stato posto rimedio nel più recente periodo, dapprima in sede di decreto fiscale collegato alla finanziaria 2007 (art. 2, commi 82-89, del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262, convertito nella legge 24 novembre 2006 n. 286), poi di sopravvenuta legge finanziaria 2007 (legge 27 dicembre 2006 n. 296), il cui art. 1, comma 1030, ha parzialmente integrato e modificato le disposizioni del decreto anzidetto.

In forza di tali disposizioni, infatti, è stato introdotto un modello di convenzione unica caratterizzato dalla previsione di clausole sanzionatorie e di garanzia per gli interessi di ANAS, modello sul quale la Corte si riserva di riferire nella prossima relazione.



ANAS SpA

ESERCIZIO 2005

RELAZIONE AMMINISTRATIVA

RELAZIONE SULLA GESTIONE

CONSIDERAZIONI PRELIMINARI

Il 20 luglio 2006 l'Assemblea degli Azionisti ha preso atto delle dimissioni di tutti i componenti del Consiglio di Amministrazione ed ha deliberato di nominare il nuovo Consiglio di Amministrazione nelle persone di Pietro Ciucci, Presidente, e consiglieri Enrico Della Gatta, Eugenio Pinto, Sergio Scicchitano e Uberto Siola.

In tale contesto, in relazione all'approvazione del progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2005, approvato dal precedente Consiglio di Amministrazione nella seduta del 30 maggio 2006, l'Azionista aveva rinviato la deliberazione ad altra assemblea da convocarsi.

In data 1 agosto 2006, l'Azionista ha comunicato formalmente al Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società i seguenti aspetti da approfondire sul progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2005, così come approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 30 maggio 2006:

- ▶ *appostazione contabile dei trasferimenti dell'esercizio 2005 relativi alle delibere CIPE 68/2003, per euro/migliaia 26.000, e 84/2000, per euro/migliaia 126.015, da considerarsi quale apporto al capitale sociale in luogo di appostazione nei fondi in gestione del passivo;*
- ▶ *analisi di quanto disposto dall'articolo 1, comma 48, della Legge 266/2005 e conseguente informativa in relazione sulla gestione;*
- ▶ *maggior informativa nella relazione sulla gestione circa la correlazione tra le risorse finanziarie assegnate alla Società e gli impegni assunti dalla stessa al 31 dicembre 2005.*

Il Consiglio di Amministrazione della Società a conclusione degli approfondimenti richiesti ha ritenuto di apportare le seguenti integrazioni e/o modifiche alla relazione sulla gestione e al progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2005, così come approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 30 maggio 2006:

- ▶ *appostazione contabile dei trasferimenti dell'esercizio 2005 relativi alle delibere CIPE 68/2003 e 84/2000 a riserva di patrimonio netto relativa a versamenti in conto futuro aumento di capitale sociale in luogo della precedente appostazione a fondi in gestione del passivo. Ciò ha comportato un aumento di patrimonio netto per euro/migliaia 152.015 in corrispondenza di una riduzione di pari importo nei fondi in gestione, una esposizione tra i crediti verso soci per versamenti ancora dovuti di euro/migliaia 26.000 prima iscritti tra i crediti verso altri e una conseguente modifica della connessa informativa in relazione sulla gestione ed in bilancio;*

- ▶ *descrizione nella relazione sulla gestione delle azioni conseguenti all'attuazione dell'articolo 1, comma 49, della Legge 266/2005;*
- ▶ *integrazione dell'informativa nella relazione sulla gestione circa la correlazione tra le risorse finanziarie assegnate dalla Società e gli impegni assunti dalla stessa al 31 dicembre 2005.*

Inoltre, gli amministratori hanno ritenuto di integrare la relazione sulla gestione circa lo status delle indagini giudiziarie in corso.

A seguito della audizione del Ministro per le Infrastrutture avanti la Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati in data 27 giugno 2006 si è aperto avanti la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma un procedimento penale, iscritto contro ignoti, con riferimento alla legittimità dei bilanci della Società per gli anni 2002, 2003, 2004, già approvati, e del progetto di bilancio per l'anno 2005.

Più in particolare, l'ipotesi di reato di false comunicazioni sociali ex art. 2621 c.c. riguarda l'eventualità di una "errata riclassificazione dei residui passivi effettuata in sede di trasformazione dell'ente in società per azioni, veniva individuato un importo di euro 4,475 mld considerato disponibile perché inherente ad opere non più attuali e conseguentemente riutilizzabile per il finanziamento di nuove opere nell'ambito del Programma Straordinario 2003-2005, pur avendo poi proseguito i lavori relativi ad alcune opere ritenute non realizzabili, senza quindi procedere alla cancellazione degli interventi nel S.I.L., né all'istituzione di un "fondo di rotazione", né all'appostazione di un fondo di rettifica in relazione alle opere prive di copertura finanziaria, economica e patrimoniale dell'azienda, venendosi a trovare l'Anas S.p.A. in una situazione di sottocapitalizzazione".

La Società, in persona del Presidente pro tempore e con il necessario supporto legale, ha instaurato un rapporto di piena collaborazione con i magistrati assegnatari del fascicolo estrinsecatosi con la produzione, in data 12 luglio 2006, della Relazione del Direttore Generale e del direttore Centrale Amministrazione Strategia e Finanza in data 3 luglio 2006, del verbale del Consiglio di Amministrazione in data 7 luglio 2006 e del progetto di bilancio di esercizio al 31.12.2005 con la relativa relazione della società di revisione, oltre che mediante la massima disponibilità nella acquisizione documentale presso la sede.

In particolare, in data 22 novembre 2006 si è tenuto un incontro tra il Presidente della Società ed i Pubblici Ministeri, nel corso del quale i magistrati hanno esposto i punti in ordine ai quali, secondo un rapporto della Guardia di Finanza, potrebbero evidenziarsi problematiche relative alla veridicità dei bilanci predetti e, conseguentemente, hanno chiesto alla Società di svolgere le necessarie verifiche per poi fornire una relazione in merito.

Venendo alle questioni sollevate, viene formulata l'ipotesi che il bilancio al 31.12.2005 possa riportare una perdita di circa euro 4,5-4,7 mld e ciò, essenzialmente, sulla base: a) di un saldo negativo della differenza tra impegni incomprimibili e fonti disponibili di euro 2,2 mld che andrebbe iscritto nel conto economico, e segnatamente

tra i costi d'esercizio, producendo un negativo corrispondente effetto sul reddito d'esercizio; b) di crediti non riscuotibili "se non si definiscono i lavori, ossia di costi da sostenere per crediti da incassare (2,5 miliardi); ed a causa di costi superiori a quelli preventivati", con l'effetto di una svalutazione dei crediti "in misura pari ai lavori non realizzabili per mancanza di fondi" (euro 2,5 mld) sul conto economico. Inoltre, vengono richiesti chiarimenti "in ordine alla previsione di un fondo rischi previsto al bilancio 18.12.2002, poi riclassificato e destinato ad altro nel bilancio 2003".

La Società ha svolto tale attività di verifica, compendiatisi in una relazione in data 18 gennaio 2007, con la quale sono state fornite ai Pubblici Ministeri le risposte e le delucidazioni richieste.

In tale documento si è rilevato che la situazione di disallineamento finanziario dell'Anas S.p.A. non ha riflessi sul bilancio 2005, alla luce dei principi contabili applicabili.

Infatti, a seguito delle analisi, delle verifiche e delle considerazioni espresse nella relazione citata, in via di sintesi si deve concludere che, contrariamente a quanto ipotizzato: a) tutti gli importi relativi agli impegni incomprimibili sono stati debitamente considerati nella relativa categoria (e ricompresi nel calcolo della differenza tra "Fonti" - euro 15,5 mld - e "Impegni attivati con contratto" - euro 10,5 mld - e "impegni incomprimibili" - euro 4,2 mld) per modo che tale differenza rimanga confermata nell'ammontare di euro 0,8 mld; b) i crediti verso lo Stato risultano per intero esigibili e riscuotibili, così che non ricorrono i presupposti per procedere alla loro svalutazione; c) valide e legittime ragioni giustificano l'iscrizione e la riclassificazione del Fondo rischi e oneri di cui al bilancio al 18.12.2002 e al bilancio al 31.12.2003.

La relazione è stata consegnata ed illustrata ai magistrati da parte del legale che assiste la Società nel procedimento, il quale ha poi riferito al Presidente che conseguentemente i Pubblici Ministeri, verificato come le conclusioni portino ad escludere i profili di criticità sui quali si fonda l'ipotesi di reato, da un lato hanno evidenziato la necessità che il loro esame sia approfondito e quindi non breve e, dall'altro lato, hanno espresso comprensione per la indispensabilità e la indifferibilità dell'approvazione del bilancio da parte della Società.

Peraltro, sempre in tale sede è emersa ed è stata condivisa l'indicazione per una esplicitazione, nella presente sede integrativa, della situazione procedimentale sopra descritta e delle ragioni che comunque consentono l'approvazione del bilancio.

Riguardo all'esigenza posta dalla Legge di informare sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio e atteso che di tali fatti si renderà ampiamente conto nella relazione del bilancio relativo all'esercizio 2006 si ritiene necessario e sufficiente, in questa sede, illustrare sinteticamente i seguenti punti salienti.

Il Consiglio di Amministrazione del 21 settembre 2006 ha istituito tre nuove Condirezioni Generali: Condirezione Generale Tecnica, Condirezione Generale Legale e Patrimonio e la Condirezione Generale Amministrazione, Finanza e Commerciale. Conseguentemente, il Consiglio di Amministrazione del 25 ottobre 2006 ha deliberato l'istituzione di un nuovo modello organizzativo della Direzione Generale che prevede

funzioni di staff e di servizio e tre macro aree sotto la responsabilità ciascuna di un Condirettore Generale, tutte a diretto riporto del Presidente.

Il D.L. 223 del 04/07/2006, convertito in L. 248 del 04/08/2006, ha incrementato le risorse destinate ad Anas da euro 1,913 miliardi ad euro 2,913 miliardi, consentendo di non bloccare l'attività presso i cantieri e di proseguire la produzione di opere.

Infine, con la Legge Finanziaria 2007, approvata nel corso del mese di dicembre 2006, è stato dato un nuovo impulso all'attività dell'Anas, da un lato, attraverso una revisione dei suoi poteri regolatori e di controllo nel settore autostradale e, dall'altro, attraverso lo stanziamento di oltre 4 miliardi di euro per la realizzazione di nuove opere nel prossimo triennio e per il rimborso delle rate di ammortamento di mutui contratti da anas che la precedente Legge Finanziaria aveva definanziato. Inoltre, è stata individuata una ulteriore fonte speciale di finanziamento per il completamento dell'autostrada Sa-RC pari a circa 2,5 miliardi di euro. Ciò fermo restando le criticità gestionali conseguenti al riconoscimento di un importo per corrispettivi di servizio non adeguato al valore di mercato delle prestazioni erogate e da erogare da parte di Anas.

Di seguito vengono riportate le principali modifiche ed integrazioni apportate al progetto di bilancio approvato dal Consiglio di Amministrazione del 30 maggio 2006:

Sbilancio risorse finanziarie-impegni

Da un successivo approfondimento, effettuato con riferimento al 31/12/2005 e di cui era già stata data informativa all'azionista con comunicazione dell'8 giugno 2006, è emerso che Anas dispone di fonti finanziarie per un ammontare pari a circa euro 15,5 mld, rappresentate:

- ▶ *per circa euro 11,5 mld da crediti iscritti nello Stato Patrimoniale, relativi a partite riferibili a lavori;*
- ▶ *per circa euro 4,0 mld da attività finanziarie contabilizzate nei conti d'ordine.*

Relativamente agli impegni, invece, si distinguono due fattispecie, per un totale di euro 19 mld circa:

- ▶ *impegni contrattualizzati nei confronti di terzi e impegni vincolati per destinazione, che ammontano a circa euro 13,8 mld, cui vanno prudenzialmente sommati euro 0,9 mld di contenzioso stimato, per un totale di euro 14,7 mld. Tali somme sono da ritenersi impegni non comprimibili.*
- ▶ *impegni attivati senza contratto e senza vincolo di destinazione (pari ad euro 2,6 mld) e impegni ancora da attivare su Contratto di Programma (pari ad euro 1,7 mld). Per queste tipologie di impegni, tuttavia, vi è la possibilità di valutare un eventuale stralcio dalle attività programmatiche.*

Ne consegue che il fabbisogno finanziario complessivo, necessario per portare a termine tutte le attività programmatiche, al 31/12/2005 ammonta a circa euro 3,5 mld

Attuazione dell'art. 1, c. 48, della Legge 266/2005

Con comunicazione del 1 agosto 2006 il Ministero dell'Economia e delle Finanze – Dipartimento del Tesoro – ha informato il Presidente del Consiglio di Amministrazione dell'Anas di ritenere fondata l'ipotesi secondo la quale la Società avrebbe dovuto effettuare il versamento del fondo accantonato ai sensi della L. 246/2002 e riclassificato dalla perizia di stima del patrimonio della Società all'interno del Fondo Speciale ex L. 178/2002. A tale proposito la Società, dopo aver effettuato le opportune verifiche, ha versato l'importo del fondo, pari ad € 10.995.277, in data 05/12/2006.

Patrimonio della Società – Problematica dei trasferimenti in conto aumento capitale.

L'incremento dei versamenti in conto aumento capitale, pari nell'esercizio ad €/migliaia 714.375, rappresenta, quanto ad €/migliaia 588.360 l'apporto a capitale sociale previsto dalla Legge Finanziaria 2005, comprensivo della delibera CIPE 68/2003, per €/migliaia 26.000, e quanto ad € 126.015 una riclassifica dal Fondo speciale ex art. 7. Sia l'iscrizione in conto aumento capitale della delibera CIPE appena menzionata che la riclassifica dal Fondo speciale sono state effettuate alla luce della nuova interpretazione sulla natura dei finanziamenti ricevuti, appunto in conto aumento capitale sociale, comunicata dall'azionista il 01/08/2006. In particolare la riclassifica dal Fondo speciale è, relativa a fondi assegnati prima della trasformazione e precedentemente imputati al Fondo Speciale dalla perizia di trasformazione al 18/12/2002 e successivo aggiornamento al 01/01/2004.

Nella presente stesura definitiva del Bilancio sottoposto all'Assemblea, tutte le rettifiche ed integrazioni apportate al precedente Progetto di Bilancio approvato dal Consiglio di Amministrazione il 30 maggio 2006, sono evidenziate graficamente mediante utilizzo del carattere corsivo.

PREMESSA

La presente relazione sulla gestione è stata predisposta dagli Amministratori a corredo del Bilancio d'esercizio al 31/12/2005 secondo le previsioni dell'art. 2428 del C.C. ed il suo contenuto è conforme a quanto richiesto da tale menzionato articolo.

Il bilancio dell'esercizio 2005 dell'Anas si è chiuso con una perdita di 496,42 milioni di euro, nonostante le positive performance aziendali in termini di incremento della capacità produttiva, di aumento delle entrate derivanti da attività proprie e di riduzione dei costi del personale.

Il risultato operativo è stato infatti condizionato da una serie di circostanze esogene negative, non ascrivibili a fatti gestionali determinati dal Consiglio di Amministrazione e/o dal management aziendale.

In particolare le principali cause che hanno caratterizzato la menzionata perdita sono le seguenti:

- il maggior accantonamento al fondo rischi ed oneri, in parte anche come conseguenza del definanziamento operato dalla Legge Finanziaria 2005, per i mutui stipulati in riferimento ai contributi dovuti alle Società concessionarie autostradali per circa 111 milioni di euro;
- la drastica riduzione dei corrispettivi di servizio attribuiti sempre con la Legge Finanziaria 2005 per circa 33 milioni di euro;
- i maggiori costi sostenuti per la gestione della rete stradale affidata agli Enti locali e società concessionarie, non coperti dalle precedenti assegnazioni di risorse finanziarie per circa 76 milioni di euro;
- i maggiori oneri finanziari sostenuti, nonostante le migliori condizioni ottenute, a seguito del ricorso al mercato del credito a cui Anas è stata autorizzata per far fronte alle carenze di cassa derivanti dai mancati trasferimenti, per circa 7 milioni di euro.

Senza la presenza di tali fattori esogeni, quantificabili in circa 227 milioni di euro, il risultato del Bilancio 2005 sarebbe stato negativo per circa 269 milioni di euro, dato inferiore rispetto al 2004 (esercizio in cui il risultato era negativo per circa 338 milioni di euro prima dell'utilizzo del fondo speciale ex art. 7 L. 178/02), perfettamente in linea con le indicazioni del Piano Industriale 2005 - 2008 che prevedeva il pareggio di bilancio entro l'esercizio 2008.

A fronte del risultato economico negativo sono, invece, in sensibile miglioramento alcuni indicatori economici di gestione, che registrano per il 2005 una riduzione del costo del personale di oltre il 10%, una riduzione degli oneri diversi di gestione, insieme ad un lieve incremento dei ricavi da mercato.

Tra i più importanti risultati conseguiti dall'Anas nel 2005, figura la definizione del contenzioso giuridico, che risale ad un periodo di oltre dieci anni, e che, con grande successo di gestione, è oggi finalmente determinato in modo analitico e sistematico.

Il Consiglio di Amministrazione dell'Anas, nella sua delibera, ha proposto all'Azionista di coprire la perdita dell'esercizio di bilancio 2005 con parte della riserva disponibile di trasformazione, che era stata precedentemente destinata a tale scopo nel bilancio 2004.

Il Consiglio di Amministrazione conferma altresì che le previsioni dei prossimi anni prospettano la possibilità di giungere al pareggio, a condizione che si dia atto ad una profonda e radicata revisione delle modalità con cui l'Azienda potrà adeguatamente ottenere la remunerazione delle attività, delle prestazioni e dei servizi che fornisce.

PROFILO DELLA SOCIETA'

ANAS S.p.A. nasce nel 2002 per trasformazione dell'Ente Nazionale per le Strade, ai sensi dell'art. 7 della L. 178/2002. ANAS è dunque una società per azioni a socio unico, partecipata al 100% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Ad ANAS S.p.A. sono state attribuite le funzioni di costruzione e manutenzione della "Rete viaria di interesse nazionale", ovvero l'intera rete autostradale e la rete delle strade statali rilevanti per la mobilità nazionale.

La rete viaria di interesse nazionale comprende oggi 27.005,7 km di Strade Statali e di Autostrade così ripartite:

- Strade ed autostrade in gestione 21.422,3 Km;
- Autostrade in concessione 5.583,4 Km.

In particolare le strade ed autostrade gestite direttamente da Anas sono così suddivisibili:

- Strade classificate 20.216,0 Km;
- Raccordi autostradali 316,0 Km;
- Autostrade Anas 890,3 Km

ANAS S.p.A. cura dunque, quale stazione appaltante, la realizzazione di nuove opere sulla rete viaria esistente, la costruzione di nuovi tronchi stradali, la manutenzione, l'esercizio ed il monitoraggio dell'intera "rete viaria di interesse nazionale". L'esercizio di tali attività avviene nel quadro della Convenzione Generale di

Concessione di durata trentennale stipulata con il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti. Nell'esercizio di tali funzioni, ANAS opera secondo logiche industriali di efficienza ed efficacia.

ANAS S.p.A. ha una presenza capillare sul territorio nazionale garantita e coordinata da un'articolata struttura di unità periferiche:

- ▶ 19 Compartimenti, (Ancona, Aosta, Bari, Bologna, Cagliari, Campobasso, Catania, Firenze, Genova, L'Aquila, Milano, Napoli, Palermo, Perugia, Potenza, Roma, Torino, Trieste, Venezia);
- ▶ 4 Uffici Speciali (Bologna, Genova, Cosenza, Palermo);
- ▶ 16 Uffici tecnici distaccati oltre l'ufficio Anas di Trento;
- ▶ Centro Sperimentale di Cesano.

ANAS S.p.A., al 31/12/2005,
impiega 6.702 dipendenti,
così suddivisi:

REGIONE	Tempo Indeterminato	Tempo determinato	TOTALE
Abruzzo	201	72	273
Basilicata	196		196
Calabria	1.002	121	1.123
Campania	452	64	516
Emilia Romagna	150		150
Friuli Venezia Giulia	181	13	194
Lazio	1.339	69	1.408
Liguria	80		80
Lombardia	208		208
Marche	99	32	131
Molise	131	62	193
Piemonte	174		174
Puglia	227		227
Sardegna	621	64	685
Sicilia	599	1	600
Toscana	146	1	147
Trentino Alto Adige	6		6
Umbria	124	26	150
Valle d'aosta	50		50
Veneto	157	34	191
TOTALE	6.143	559	6.702

**L'EVOLUZIONE
DEL CONTESTO
NORMATIVO****SCENARI NORMATIVI E DEL MERCATO**

Il processo di riforma dell'Anas, avviato nel dicembre 2002, ha già visto realizzati diversi importanti passaggi, quali la modifica societaria in Società per Azioni, il varo della Carta dei Servizi stradali e autostradali, la sottoscrizione del Contratto di Programma 2003-2005, la predisposizione e approvazione del Piano Decennale della Viabilità 2003-2012.

Nel frattempo anche la struttura economico - patrimoniale e finanziaria aziendale ha cambiato volto attraverso il passaggio dalla contabilità di stato a quella economico-patrimoniale con l'adozione del budget ed il progressivo adeguamento di tutti i processi amministrativo-contabili secondo i criteri di gestione tipica di una società di capitali, nel rispetto della normativa civilistica di riferimento.

L'ultimo importante passaggio è avvenuto lo scorso dicembre 2005 quando è stata approvata dal Parlamento la riforma del nuovo modello di funzionamento dell'Anas. L'articolo 6 ter della legge 2 dicembre 2005, n. 248, ridisegna i rapporti tra Stato e Società. L'Anas agisce come concessionario dello Stato, con la veste societaria di Società per Azioni, le cui azioni sono attribuite al Ministero dell'Economia e delle Finanze, che esercita i diritti dell'azionista (unico) di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In tale ottica viene meno il trasferimento della proprietà dallo Stato delle strade di interesse nazionale e delle autostrade, previsto dal precedente quadro normativo.

La riforma riguarda sia gli aspetti di programmazione che quelli di gestione e manutenzione delle opere.

Per quanto concerne gli aspetti programmativi, la riforma attribuisce al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'attività di programmazione decennale degli interventi di progressivo miglioramento, adeguamento e implementazione della rete delle strade e autostrade statali, della relativa segnaletica e dei conseguenti servizi accessori; la programmazione triennale attuativa; l'individuazione delle misure di carattere generale di miglioramento della sicurezza del traffico e della segnaletica.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso l'atto di indirizzo previsto dalla normativa di riferimento, ad oggi non ancora emanato, potrà prevedere di esercitare tali funzioni avvalendosi del supporto delle strutture appartenenti all'Azienda.

In questo caso l'Anas dovrà conferire ad una società di scopo, costituita ad hoc, il ramo d'azienda relativo all'attività di programmazione. Contestualmente al conferimento, le azioni di tale società saranno trasferite a titolo gratuito al Ministero dell'Economia e delle Finanze, che eserciterà i diritti dell'azionista di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le attività dell'Anas sono svolte sulla base di un contratto di servizio stipulato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze per quanto attiene agli aspetti finanziari.

Per quanto riguarda la gestione e la manutenzione della rete stradale e autostradale di interesse nazionale, la riforma prevede che l'Anas potrà subconcedere ad una o più società da essa costituite talune tratte stradali o autostradali assoggettate o assoggettabili a pedaggio reale o figurativo. Le società subconcessionarie, inoltre saranno tenute nei confronti dell'Azienda agli stessi obblighi e condizioni assunti dall'Anas nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per i medesimi compiti e l'Anas resta comunque responsabile del loro adempimento nei confronti del Ministero concedente.

Le modalità con cui si attueranno le disposizioni di legge saranno contenute nell'atto di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, mediante il quale:

- ▶ verranno identificate le strade che potranno essere oggetto di pedaggiamento (reale o figurativo) e/o corrispettivi di servizio;
- ▶ verranno disciplinate le modalità con le quali l'Anas dovrà procedere alla gestione o alla dismissione di quote delle società concessionarie di queste tratte (la dismissione potrà essere eventualmente totalitaria);
- ▶ verranno disciplinate le modalità di gestione delle attuali partecipazioni che l'Anas detiene in società concessionarie;
- ▶ verrà eventualmente indicata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'intenzione di avvalersi di una società di scopo cui affidare l'attività di programmazione decennale e triennale degli investimenti.

Il compito di delineare l'atto di indirizzo, che espliciterà le modalità di attuazione della riforma, spetta al Governo.

Questo documento rappresenta un passo delicato per la vita futura della società che deve far valere quanto di buono è stato fatto in questi anni ed esercitare un'efficace attività di dialogo e di rapporto diretto con le Istituzioni. Emerge l'esigenza, da un lato, di valorizzare il know how, le competenze, le professionalità di un'Azienda dalla storia quasi ottantennale, dall'altro è necessario che il nuovo modello di funzionamento sia fondato sulla capacità dell'Azienda di poter arrivare, in tempi brevi, ad ottenere entrate proprie che consentano di non gravare sulla finanza pubblica rispettando i canoni Eurostat per la fuoriuscita dall'ambito dei conti dello Stato, contribuendo a ridurre, in questo modo, il debito pubblico.

A seguito della stesura dell'atto di indirizzo, la società dovrà svolgere le seguenti attività:

- ▶ creare una o più società veicolo cui conferire le strade a pedaggio;
- ▶ riorganizzarsi in maniera da allocare presso queste società le pertinenti organizzazioni aziendali, definendo quindi i processi delle società concessionarie e creando un'organizzazione coerente con essi;
- ▶ creare (eventualmente) una società per la pianificazione decennale e triennale degli investimenti;

LE NOVITÀ DELLA
LEGGE FINANZIARIA
2006

- ▶ creare (eventualmente) una società finanziaria cui conferire le partecipazioni attualmente detenute (SITAF, Monte Bianco, Stretto di Messina, Asti-Cuneo ecc.).

La legge Finanziaria e di Bilancio 2006, proseguendo il processo di razionalizzazione della spesa pubblica e di contenimento della spesa corrente per gli Enti dello Stato e per le Società controllate, ha previsto per l'Anas stanziamenti quali apporto a capitale sociale (investimenti) pari a 100 milioni di euro per il 2006 e zero per gli anni successivi. Inoltre, è stato operato un taglio del 30% dei trasferimenti correnti da far confluire nell'apposito fondo nello stato di previsione della spesa di ciascun Ministero; di conseguenza, il trasferimento corrente per l'Anas è stato rideterminato nella misura di circa 282 milioni di euro per il 2006, circa 289 milioni di euro per il 2007 e circa 319 milioni di euro per il 2008.

La legge finanziaria e di Bilancio 2006 ha, inoltre, introdotto una novità per l'Anas (comma 32 dell'art. 1) imponendo alla Società un vincolo alla spesa per investimenti delle opere in corso per l'anno 2006 pari a 1,9 miliardi di euro (originariamente il vincolo di cassa previsto nella Legge Finanziaria era di 1,7 miliardi di euro, innalzato successivamente a 1,9 miliardi grazie al D.L. 68 del 6/3/06 convertito in L. 127 del 24/3/06). Questa misura si propone l'obiettivo di controllare ex ante l'impatto sui conti pubblici. In questo importo devono essere comprese tutte le spese per investimenti ivi comprese quelle a valere sulle risorse derivanti dall'accensione di mutui.

Per quanto riguarda altri stanziamenti, in opere infrastrutturali, in parte riguardanti l'Anas, il comma 78 art. 1 stabilisce un contributo annuale complessivo di 200 milioni di euro per quindici anni a decorrere dall'anno 2007 per le seguenti opere:

- interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla legge n. 443 del 2001;
- interventi nel settore idrico nella misura del 25% delle risorse disponibili;
- potenziamento del passante di Mestre e dei collegamenti dello stesso con i capoluoghi di provincia interessati, in una misura non inferiore all'1% delle risorse disponibili;
- circonvallazione orbitale (GRAP) prevista nell'intesa generale quadro sottoscritta il 24 ottobre 2003 tra Governo e Regione Veneto e correlata alle opere del Passante autostradale di Mestre, in una misura non inferiore allo 0,5% delle risorse disponibili;
- realizzazione delle opere del "sistema pedemontano lombardo, tangenziali di Como e di Varese", in una misura non inferiore al 2% delle risorse disponibili;
- completamento del "sistema Accessibilità Valcamonica Statale 42 - del Tonale e della Mendola", in una misura non inferiore allo 0,5% delle risorse disponibili;
- realizzazione delle opere di cui al "sistema Accessibilità della Valtellina", per un importo pari a 13 milioni di euro annui per quindici anni;

- consolidamento, manutenzione straordinaria e potenziamento delle opere e delle infrastrutture portuali di competenza di Autorità portuali di recente istituzione e comunque successive al 30 giugno 2003, per un importo pari a 10 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2006, 2007 e 2008;
- interazione del Passante di Mestre, variante di Martellago e Mirano, di cui alla tabella 1 del Programma di infrastrutture strategiche allegato al Documento di programmazione economico-finanziaria 2006-2009, in una misura non inferiore al 2% delle risorse disponibili;
- realizzazione del tratto Lazio-Campania del Corridoio Tirrenico, viabilità accessoria della Pedemontana di Formia, in una misura non inferiore all'1% delle risorse disponibili;
- realizzazione delle opere di ammodernamento della Strada Statale 12, con collegamento alla Strada Provinciale 450, per un importo di 1 milione di euro annui per quindici anni, a favore dell'Anas;
- opere complementari all'Autostrada Asti-Cuneo e al miglioramento della viabilità di adduzione e circonvallazione di Alba, in una misura pari all'1,5% delle risorse disponibili a favore delle province di Asti e di Cuneo rispettivamente nella misura di un terzo e di due terzi del contributo medesimo.

E' inoltre previsto, per la realizzazione delle opere di ammodernamento della Statale 12 "Dell'Abetone e del Brennero" con collegamento alla Strada Provinciale 450, un importo di 1 milione di euro annui per quindici anni, a favore dell'Anas.

Il comma 136 art. 1 infine autorizza a favore dell'Anas e del Comune di Milano per il triennio 2006-2008 una spesa complessiva di euro 22,5 milioni per gli interventi per opere infrastrutturali e di accessibilità alla Fiera di Milano.

Pur senza prescindere dalla necessaria realtà del finanziamento pubblico, è di tutta evidenza la necessità di verificare nuove formule realizzative, gestionali e di servizio, che consentano all'ANAS di divenire un soggetto industriale autonomo ed attivo nei servizi e nelle gestioni che si pone sul mercato in condizioni di concorrenza, sviluppando ed offrendo beni e servizi ed assumendosi il conseguente rischio d'impresa. Ciò con conseguente effetto di "alleggerimento" degli oneri diretti a carico del bilancio pubblico.

Ad oggi l'Anas, a valle della sua trasformazione da ente pubblico economico a società per azioni, è ancora inserita nel perimetro della pubblica amministrazione ai fini della contabilità pubblica secondo i canoni Eurostat.

Affinché tale condizione venga a cessare occorre che l'Anas S.p.A. copra più del 50% dei propri costi mediante ricavi da mercato, intendendosi per tali tutti i ricavi percepiti dall'Anas a condizioni di mercato e correlati ad un rischio di impresa.

Per pervenire a tale risultato dovrebbe anche rendersi necessaria una radicale trasformazione delle modalità con cui attualmente l'Anas acquisisce le risorse finanziarie per la propria attività, che è in misura preponderante quella di grande realizzatore di costruzioni stradali. Avvicinare l'Anas alle logiche di impresa significa

portare l'Anas sul mercato e consentirle di sviluppare e offrire beni e servizi assicurandosi i relativi ricavi.

Ciò comporta da parte dell'Anas il passaggio essenziale dall'essere unità istituzionale pubblica, incaricata sinora di trasformare in opere i trasferimenti dallo Stato, per divenire un soggetto industriale attivo nei servizi e nelle gestioni che si pone sul mercato in condizioni di concorrenza, assumendosi in pieno il rischio di impresa.

La Convenzione di Concessione stabiliva che, a fronte delle funzioni pubbliche svolte per la gestione della rete stradale e autostradale nazionale (e per le altre funzioni ad essa connesse ed anch'esse oggetto di concessione), fosse assicurato all'Anas il rimborso degli oneri sostenuti, rimborso effettuato mediante erogazioni periodiche nel limite massimo di importo fissato annualmente dalla Legge di Bilancio. Per gli investimenti (manutenzioni straordinarie e nuove realizzazioni), invece, l'Anas S.p.A. provvede mediante le risorse messe annualmente a disposizione dall'Azionista (il Ministero dell'Economia e delle Finanze), a mezzo di aumenti di capitale per gli importi fissati dalla Legge Finanziaria. Le risorse provenienti da terzi - canoni di subconcessioni versati dai concessionari autostradali, canoni di uso e/o accesso alla rete viaria, proventi pubblicitari ecc. - sono in progressivo aumento ma rappresentano un introito certamente non comparabile con le entrate provenienti dallo Stato ed attualmente lontano da quella soglia del 50% dei costi di gestione che costituisce il limite da raggiungere per collocare l'Anas al di fuori del perimetro della Pubblica Amministrazione a fini di contabilità pubblica.

Tali ipotesi si articolano su due azioni tra loro complementari:

- ▶ da un lato la modifica del rapporto intercorrente tra l'Anas e lo Stato in ordine alle attività svolte per la gestione della rete;
- ▶ dall'altro lato orientarsi verso l'acquisizione autonoma di risorse economiche e finanziarie sul mercato per la realizzazione degli investimenti programmati a fronte dello sfruttamento economico anche solo figurativo, di una parte della rete in gestione.

La modifica del rapporto intercorrente tra l'Anas e lo Stato in ordine alle attività svolte per la gestione della rete porta a considerare quanto già concordato nel Contratto di Programma 2003-2005, dove le attività gestionali vengono configurate come corrispettivi per servizi resi dall'Anas allo Stato sulla base di parametri di mercato. L'Anas, pertanto, per tale attività, agirebbe come un normale operatore, assumendosi il rischio economico correlato all'assolvimento di un'obbligazione ad un prezzo predeterminato.

È assai probabile che la fuoriuscita dal perimetro della Pubblica Amministrazione possa essere conseguita ove si ponesse in essere anche l'acquisizione autonoma di risorse economiche e finanziarie sul mercato, a fronte dell'erogazione dei servizi di gestione e manutenzione. Potrebbero essere raggiunti positivi risultati sulla finanza pubblica anche ove l'Anas potesse acquisire direttamente dal mercato le risorse occorrenti per l'attuazione del proprio piano di investimenti. A ciò potrebbe pervenirsi qualora l'Anas fosse autorizzata per un numero di anni congruo a trarre ricavi di mercato, anche solo figurativi, da parte della rete stradale.

PRINCIPALI DATI ECONOMICO-FINANZIARI DELLA SOCIETÀ'

Ai fini dell'analisi dell'andamento economico della Società, si presenta la seguente sintesi riclassificata del conto economico:

Dati in €/milioni

Conto Economico	2005	2004	Variazione %
Trasporti eccezionali	5,34 *	5,23	2,1%
Pubblicità	9,87 *	8,53	15,7%
Licenze e Concessioni	24,40 *	22,63	7,8%
Canoni e Royalties autostradali	70,46 *	69,74	1,0%
Totale Ricavi Attività tradizionali	110,07	106,13	3,7%
Altri ricavi e proventi	19,81 *	21,21	-6,6%
Corrispettivi da servizi - contratto di programma	341,67 *	375,00	-8,9%
Totale Ricavi diversi	361,48	396,21	-8,8%
Totale ricavi	471,55	502,34	-6,1%
Manutenzione Ordinaria SS e AS	232,26 *	206,99	12,2%
Manutenzione su reti Enti Locali	5,81 *	9,43	-38,4%
Nuove opere su reti Enti Locali	193,01 *	80,69	139,2%
Contributi a favore di terzi	79,74 *	4,19	1803,1%
Costo per il Personale	325,94 *	360,10	-9,5%
Manutenzione beni	11,63 *	13,00	-10,6%
Altri servizi ed oneri diversi	65,19 *	47,17	38,2%
Consulenze	20,40 *	24,85	-17,9%
Godimento beni di terzi	4,83 *	3,82	26,6%
Oneri per litigi e risarcimenti	51,98 *	33,23	56,4%
Totale costi operativi	990,78	783,46	26,5%
Margine operativo lordo (EBITDA)	-519,23	-281,12	84,7%
Incrementi di imm.ni (NO + MS)	112,09 *	105,69	6,1%
Utilizzo fondi in gestione	275,12 *	338,27	-18,7%
Ammortamenti e accantonamenti	-319,28 *	-125,93	153,5%
REDDITO OPERATIVO	-451,30	36,91	-1322,8%
Saldo gestione finanziaria	-9,80 *	-1,96	400,5%
Rettifiche valore attività finanziarie	0,00 *	0,00	---
Saldo componenti straordinari	-35,33 *	-27,41	---
Imposte sul reddito	0,00 *	-7,54	---
RISULTATO D'ESERCIZIO	-496,43	0,00	0,0%

L'andamento economico della gestione può essere analizzato studiando separatamente:

- ▶ l'andamento dei ricavi da mercato ed istituzionali;
- ▶ l'andamento dei lavori per nuove strade, manutenzioni straordinarie e manutenzioni ordinarie;
- ▶ l'andamento degli altri costi operativi e delle altre aree gestionali.

I ricavi da attività tradizionali rivolte al mercato aumentano complessivamente di circa il 3.7%, raggiungendo un livello di 110 euro/milioni.

L'incremento è dovuto essenzialmente ai ricavi da licenze e concessioni.

La voce Canoni e royalties autostradali comprende l'intero importo dei corrispettivi derivanti dalla concessione con Strada dei Parchi SpA, che nel conto economico riclassificato ai sensi dell'art. 2425 codice civile sono stati parzialmente imputati tra i proventi finanziari (per circa 44 €/milioni).

Il corrispettivo annuale per i servizi istituzionali di mantenimento della rete stradale è invece diminuito di oltre 33 €/milioni, corrispondente ad una diminuzione dell'8.9%.

I lavori per manutenzione ordinaria della rete autostradale e stradale nazionale e per i lavori (nuove opere, manutenzione straordinaria e manutenzione ordinaria) sulla rete di Regioni ed Enti Locali realizzati nell'esercizio sono complessivamente passati dai 297 €/milioni del 2004 ai 431 €/milioni del 2005. Nel conto economico dell'esercizio 2005 sono stati inoltre imputati 149 €/milioni relativi a nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale di Regioni ed Enti Locali realizzati negli esercizi precedenti (120 €/milioni nel 2004 e 29 milioni nel 2003), oltre a 19 €/milioni per costi indiretti ed accessori imputati alle commesse su strade di Regioni ed Enti Locali, precedentemente imputati all'attivo dello stato patrimoniale in quanto risultati come relativi alla rete nazionale. Tale componente è stata riclassificata tra gli oneri straordinari congiuntamente al corrispondente utilizzo del Fondo speciale ex art. 7 L.178/02 e degli altri Fondi in gestione (per €/milioni 154). La produzione annua relativa ai lavori per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete di Regioni ed Enti Locali risulta quindi in diminuzione da circa 210 €/milioni nel 2004 (ottenuti sommando gli 90 €/milioni del 2004 con i 120 €/milioni riclassificati nel 2005) a circa 199 €/milioni nel 2005.

I costi per contributi a favore di terzi per la realizzazione di strade ed autostrade in cui Anas non è soggetto appaltante sono saliti da 4 €/milioni nel 2004 a 80 €/milioni nel 2005. Tale voce comprende principalmente contributi a concessionarie autostradali non compresi nei fondi attribuiti ad Anas a valere sui residui al 31 dicembre 2002, ma finanziati a valere sugli apporti in conto aumento capitale previsti dal Contratto di Programma per gli esercizi 2003/2005. Sulla base dei principi contabili applicati, tali contributi, in relazione alla loro modalità di finanziamento, devono essere rilevati nel conto economico dell'esercizio.

L'incremento rispetto al precedente esercizio è dovuto principalmente alla diversa modalità di contabilizzazione dei contributi, in relazione alla diversa copertura finanziaria di tali contributi in capo ad Anas.

Gli altri costi operativi (costituiti dal costo del personale, dai costi di manutenzione dei beni, dagli altri servizi ed oneri diversi, dalle consulenze, dal godimento beni di terzi e dagli oneri per il contenzioso) passano complessivamente da 482 €/milioni a 480 €/milioni.

Tale variazione è spiegata principalmente dalla riduzione dei costi per il personale (da 360 a 326 €/milioni) e dall'aumento degli oneri per contenzioso (da 33 a 52 €/milioni).

Per effetto di tali variazioni, il MOL è negativo per 519 €/milioni.

Si sottolinea che la valenza gestionale di questo margine intermedio (MOL o Ebitda) non può essere correttamente apprezzata senza considerare che parte dei costi monetari che influenzano il MOL non devono essere remunerati dai ricavi di esercizio, in quanto riferibili alle opere stradali.

In particolare:

- una parte dei costi della struttura sono ragionevolmente riferibili alle opere stradali e devono quindi essere iscritti tra le immobilizzazioni mediante un processo di capitalizzazione di costi interni;
- i costi per nuove opere e manutenzione straordinaria relativa alle strade regionalizzate o degli Enti Locali, non essendo capitalizzabili, trovano remunerazione nell'utilizzo dei fondi in gestione ad essi destinati;
- i costi per lavori e per contributi a favore di terzi, per la parte finanziata con apporti in conto aumento di capitale (come previsto dal Contratto di Programma 2003/2005), non possono trovare copertura economica tra i ricavi del conto economico, ma sono destinati ad incidere negativamente sul risultato dell'esercizio.

L'incremento delle immobilizzazioni per lavori interni passa da 106 a 112 €/milioni.

L'utilizzo dei fondi in gestione a copertura degli investimenti, degli ammortamenti passa da 338 a 267 €/milioni cui deve aggiungersi la componente di utilizzo riclassificata tra i proventi straordinari pari a 154 €/milioni.

Per quanto riguarda le altre aree della gestione, si segnala:

- ▶ l'incremento degli oneri finanziari netti (da 2 €/milioni nel 2004 a 10 €/milioni nel 2005), conseguente soprattutto al ricorso ad indebitamento a breve per il fronteggiamento dei fabbisogni finanziari;
- ▶ l'aumento degli oneri straordinari netti (da 27 €/milioni nel 2004 a 35 €/milioni nel 2005).

In relazione a quanto sopra, la società chiude il bilancio con una perdita di 496 €/milioni.

Si riepilogano di seguito gli aggregati più significativi del bilancio d'esercizio.

ANAS S.p.a.

Importi in €/migliaia	31/12/2005	31/12/2004
STATO PATRIMONIALE - ATTIVO		
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	1.228.688	1.028.688
B - IMMOBILIZZAZIONI		
I - Immobilizzazioni immateriali	914.629	943.787
II - Immobilizzazioni materiali	4.955.334	2.963.191
III - Immobilizzazioni finanziarie	164.996	164.996
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	6.034.959	4.071.974
C - ATTIVO CIRCOLANTE		
I - Rimanenze	13.269	11.454
II - Crediti	11.470.478	11.859.901
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni	0	0
IV - Disponibilità liquide	200.077	145.776
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	11.683.824	12.017.131
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI	5.932	6.432
TOTALE ATTIVO	18.953.402	17.124.225
STATO PATRIMONIALE - PASSIVO		
A - PATRIMONIO NETTO	4.048.475	3.758.561
B - FONDI IN GESTIONE	12.127.655	11.358.149
C - FONDI PER RISCHI ED ONERI	380.447	250.482
D - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	28.523	23.101
E - DEBITI	2.367.946	1.733.464
F - RATEI E RISCONTI PASSIVI	356	468
TOTALE PASSIVO	18.953.402	17.124.225
CONTO ECONOMICO		
A - VALORE DELLA PRODUZIONE	815.173	902.034
B - COSTI DELLA PRODUZIONE	1.310.055	909.389
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	-494.882	-7.356
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI	33.785	42.319
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'	0	0
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-35.328	-27.420
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	-496.425	7.543
- Imposte sul reddito	0	-7.543
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	-496.425	0

I RISULTATI STRATEGICI CONSEGUITI NEL 2005

Il 2005 ha visto compiersi altri passi fondamentali nella rivoluzione concettuale, culturale e organizzativa dell'Anas:

- ▶ la definizione e approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione del Piano di Viabilità di durata decennale previsto dalla Convenzione Generale firmata con il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, che è stato approvato dal Cipe il 18 marzo 2005;
- ▶ la definizione del Contratto di Programma 2003-2005, con l'indicazione dei rapporti programmatici e operativi tra ANAS, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dell'Economia.
- ▶ la definizione ed approvazione del piano industriale 2006-2008, atto a garantire, attraverso il completamento del processo di trasformazione ed il conseguimento di un adeguato grado di autonomia operativa e finanziaria, il de-consolidamento dell'azienda dal debito pubblico;
- ▶ l'ulteriore potenziamento dell'attenzione ai ricavi derivanti da attività di mercato, anche attraverso l'avvio di concrete azioni tese a garantire l'incasso dei relativi crediti e sanare le situazioni pregresse;
- ▶ la rinnovata attenzione verso gli investimenti in nuove tecnologie, ritenuti elemento fondamentale per l'erogazione di servizi di qualità nonché ottenere significativi incrementi di efficienza;
- ▶ la riflessione sui sistemi informativi, concretizzatasi nella individuazione di un ERP per assicurare la disponibilità e l'integrità dei dati aziendali nonché la possibilità di avvalersi di avanzati strumenti di controllo e supporto alle decisioni.

Tutto quanto sopra ha portato anche ad una attenta verifica degli assetti organizzativi esistenti, con la decisione di apportare le modifiche necessarie a garantire una migliore operatività attraverso la creazione di nuove unità organizzative per gestire in maniera selettiva ed organica alcune funzioni assunte a ruolo strategico all'interno delle nuove logiche aziendali.



Salerno – Reggio Calabria

Viadotto Italia

AREE DI BUSINESS

Programmazione e progettazione

La Direzione Progettazione è stata potenziata e riorganizzata con l'obiettivo di dotarsi di una struttura in grado di gestire il ciclo completo delle attività, dalla pianificazione fino alla progettazione, controllo e validazione dei progetti.

In tale ottica sono state attribuite alla Direzione competenze sempre più ampie in materia di controllo e redazione dei progetti stradali.

La responsabilità della fase progettuale, che comprendeva inizialmente gli interventi di Legge Obiettivo, è stata infatti ampliata a tutte le progettazioni rientranti nella programmazione ordinaria e i cui lavori superino i 15 €/milioni ed alla progettazione dell'Autostrada A3 Salerno Reggio Calabria. Inoltre l'attività di controllo si è estesa anche alla fase di verifica delle progettazioni redatte dagli aggiudicatari di appalti integrati o di appalti affidati a contraente generale.

L'incremento degli impegni assunti dalla Direzione negli anni e la diversificazione della sua azione risulta evidente se si considera che nel biennio 2002-2003 la principale attività consisteva nello sviluppo della progettazione o nel controllo tecnico dei circa 85 interventi di Legge Obiettivo attivati per circa 33.000 €/milioni, mentre a fine 2005 la Direzione risultava attivata su circa 230 interventi Anas per un importo totale di circa 96.500 €/milioni, di cui 108 prioritari con attività operative (progettazione, istruttoria, assistenza alla fase approvativa o alle fasi di appalto) laddove la principale attività svolta è risultata essere la verifica delle progettazioni sviluppate dai Contraenti Generali o da Affidatari di Appalti Integrati.

Tali dati evidenziano la crescente importanza assunta dal controllo della Qualità progettuale in tutte le fasi. L'obiettivo della Direzione è infatti quello di un drastico innalzamento della Qualità progettuale con l'avvio di un circolo virtuoso che porti alla riduzione dei contenziosi sui progetti e degli aumenti di costo durante la fase di realizzazione delle opere.

Attualmente è in corso una fase di evoluzione organizzativa che prevede da un lato il trasferimento delle competenze relative alla Programmazione degli interventi Anas ad un apposito Ufficio di Pianificazione Strategica e dall'altro un ampliamento delle competenze della Direzione in materia di progettazione, in particolare :

- sulle progettazioni di importo inferiore a 15 €/milioni sino ad oggi sviluppate dai singoli Compartimenti;
- sulla validazione di tutte le progettazioni sviluppate dai Concessionari autostradali;

- sul controllo delle perizie di variante in corso d'opera.

In tale contesto organizzativo la Direzione Progettazione si pone quindi come un Servizio Tecnico a disposizione di tutte le componenti aziendali nonché dei Ministeri di riferimento.

Per far fronte a tali attività la Direzione Progettazione, prima fra le strutture aziendali, opera già dal 2003 mediante un Sistema di Gestione per la Qualità certificato UNI EN ISO 9001:2000 adottando in particolare per il Servizio progettazione, un modello organizzativo a "matrice".

Questo modello ha permesso di raggiungere elevati standard in termini di controllo e verifica dei progetti con ricadute positive sulla qualità e l'omogeneità dei servizi di ingegneria. In questo modo l'Anas ha potenziato le proprie strutture organizzando la Direzione Progettazione come una vera e propria società di ingegneria interna che, con tecnici di altissima professionalità, si è dotata in breve tempo di un parco progetti di elevata qualità.

La Direzione ha inoltre provveduto alla redazione di nuovi Capitolati per la fase progettuale degli interventi, dagli Studi di Fattibilità, alla Progettazione Preliminare, Definitiva, Esecutiva; nonché alla definizione di nuovi Contratti per l'esecuzione dei servizi di ingegneria e dei Capitolati Speciali d'Appalto per la realizzazione delle opere. Per quanto attiene i documenti di indirizzo, sono state recentemente elaborate le "Linee Guida per la Sicurezza delle Gallerie Stradali", testo di indirizzo già sottoposto al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e in corso di revisione finale.

IL MODELLO ORGANIZZATIVO

Il modello organizzativo della Direzione prevede per quanto riguarda il Servizio Progettazione, quattro Unità Organizzative:

- Reparto Settori: tale unità che controlla le "linee di progetto", è responsabile della conduzione dei singoli progetti e del coordinamento delle componenti specialistiche e tipologiche degli interventi; il reparto è organizzato in settori secondo tre aree geografiche (Nord Centro e Sud).
- Reparto Aree Specialistiche che controlla 10 "Aree Specialistiche" che assumono la responsabilità sui singoli aspetti specialistici ed operando trasversalmente su tutti i progetti assicurano l'omogeneità e la qualità progettuale degli elaborati di competenza.
- Progettazione Autostrada Salerno-Reggio Calabria: è un'unità organizzativa specifica dedicata alla progettazione dell'ammodernamento della A3.
- Settore Pianificazione ed Analisi Trasportistica, con compiti di valutazione e verifiche di carattere trasportistico sulle progettazioni in corso, di predisposizione e controllo di studi di traffico per le nuove opere, analisi costi-benefici e stesura degli studi di fattibilità.

Le risorse della Direzione sono attualmente pari a 102 unità così distribuite:

- 3 Dirigenti
- 59 Tecnici Laureati (Ingegneri, Architetti e Geologi)
- 21 Tecnici Diplomati.
- 19 Personale Amministrativo-Legale (Laureati e Diplomati).

LE ATTIVITÀ
DELLA DIREZIONE
CENTRALE
PROGETTAZIONE

La Direzione ha approvato, a partire dal 2003 sino a tutto il 2005, 92 progetti per un importo totale di circa 41.440 €/milioni.

I progetti vengono seguiti nella varie fasi, studio di fattibilità, progetto preliminare, progetto definitivo, progetto esecutivo, fino all'approvazione del Consiglio di Amministrazione ai fini dell'appalto. Nel caso di Appalti Integrati e negli appalti a Contraente Generale la competenza è estesa fino alla verifica dei progetti esecutivi redatti dalle imprese appaltatrici.

In seguito alla nuova evoluzione organizzativa il Servizio Programmazione, trasferisce le proprie competenze in seno ad un apposito Ufficio Pianificazione; nel corso del 2005, esso ha sviluppato nell'ambito della Direzione le attività di seguito indicate :

- il monitoraggio e il controllo di quanto definito nell'ambito del Programma di Appaltabilità degli interventi 2005, per la verifica delle previsioni di approvazione e appalto contenute nel Contratto di Programma 2003-2005;
- la stesura della Bozza del Contratto di Programma 2006-2008 e le fasi propedeutiche alla redazione dell'Aggiornamento del Piano Decennale;
- la messa a punto del sistema DSS - Decision Support System, strumento per le simulazioni a carattere trasportistico sulla rete stradale attuale e futura a supporto sia della programmazione che della progettazione;
- il supporto al Servizio Progettazione per la predisposizione ed il controllo di studi trasportistici, analisi costi/benefici ed individuazione dei livelli di traffico e di servizio delle infrastrutture stradali relativamente a vari interventi tra i quali si segnalano i seguenti itinerari: Palermo - Agrigento, Statale 106 Jonica, Collegamento tra il porto di Ancona e la grande viabilità;
- la redazione di Studi di fattibilità.

Per quanto concerne le attività svolte da parte del Servizio Progettazione, queste hanno riguardato principalmente:

- lo sviluppo progettuale nelle varie fasi e il monitoraggio in fase approvativa sia degli interventi di Legge Obiettivo che di quelli afferenti il Programma di Appaltabilità 2005.

- le istruttorie relative ai progetti esecutivi redatti dagli aggiudicatari di Appalti Integrati e General Contractor.

Tali attività sono state svolte sia internamente, sia mediante il ricorso a risorse esterne; in particolare durante il 2005 sono stati affidati 46 incarichi per servizi di ingegneria con importo inferiore a 100.000 € per un totale di 2,09 €/milioni e sono stati avviati 5 bandi di progettazione e 1 concorso Internazionale di Progettazione per un importo totale a base d'asta di 11,09 €/milioni.

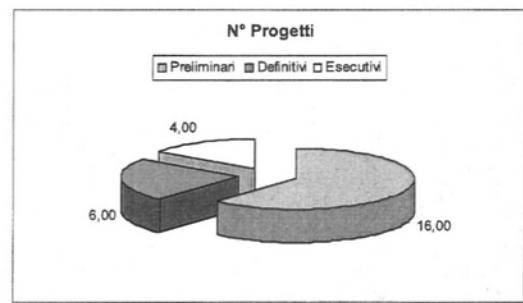
Il ricorso a risorse esterne per incarichi sotto soglia è stato realizzato, a seguito di bando pubblico, con la creazione di un Albo di prestatori di servizi qualificati, in linea con i requisiti (non discriminazione, parità di trattamento, proporzionalità e trasparenza) della vigente Normativa europea per i Servizi di Ingegneria.

Il complesso delle attività sinora descritte ha permesso tra l'altro l'approvazione, da parte dell'Anas, nell'arco del 2005, di 26 progetti, riportati di seguito in un prospetto sintetico, per un importo totale di 12.256 €/milioni, di cui 11.408 €/milioni nell'ambito della Legge Obiettivo.

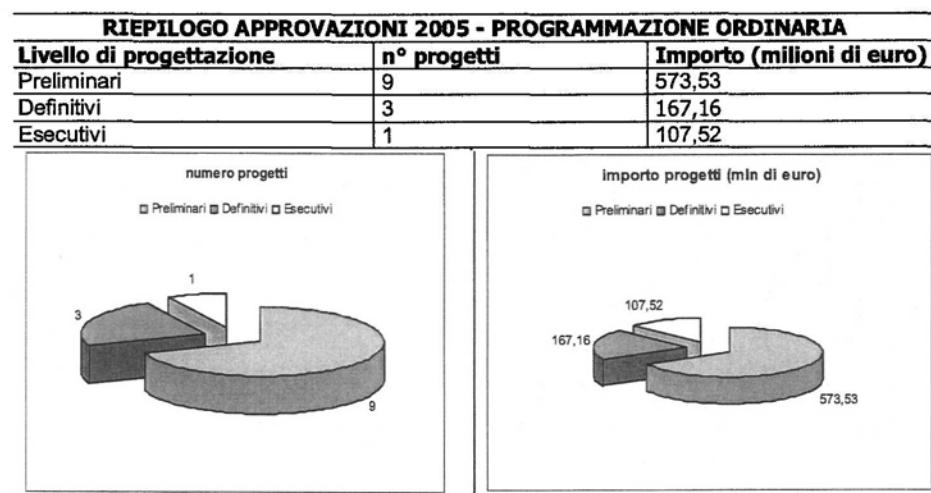
La tabella seguente illustra i progetti, compresi tra preliminari, definitivi ed esecutivi, approvati nel 2005:

PROGETTI APPROVATI

Livello di progettazione	n° progetti	Importo (milioni di euro)
Preliminari	16	10.542,22
Definitivi	6	392,91
Esecutivi	4	1.321,00



In sintesi la situazione per l'anno 2005, per gli interventi di programmazione ordinaria, è la seguente:

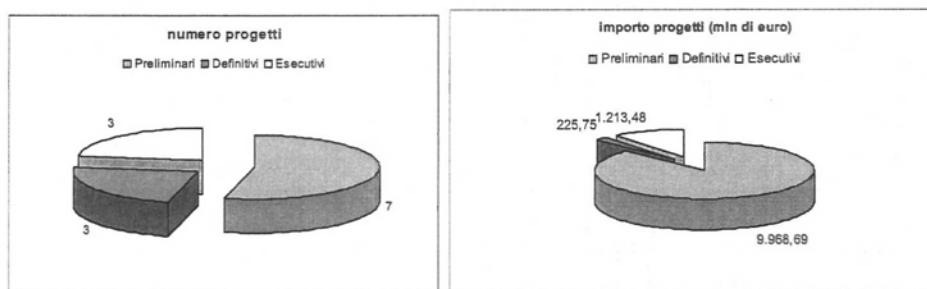


Il dettaglio dei progetti approvati è riportato nella tabella seguente:

APPROVAZIONI 2005 - PROGETTI PROGRAMMAZIONE ORDINARIA		
ITINERARIO	Livello progettuale	Importo Progetto (miliardi di euro)
Statale 24 "del Monginevro" Lavori di adeguamento nel tratto Cesana Torinese-Claviere, compresa la realizzazione dell'attraversamento di Claviere (Olimpiadi 2006)	Esecutivo	107,52
Statale N° 9 "Emilia" - Variante di Piacenza in complanare all'Autostrada A1 con un nuovo ponte sul fiume Po ed interconnessione con l'A1	Preliminare	147,77
Statale 28 "del Colle di Nava" Tangenziale di Mondovì Collegamento alla SS 28dir 564 ed al casello della A6	Preliminare	73,71
Statale 20 Nuova galleria del Colle di Tenda	Preliminare	168,28
Statale 4 "Salaria" - Tratto tra il bivio di Micigliano (km 113,200) e la galleria Gole del Velino (117,000) - Lavori di adeguamento della piattaforma stradale al tipo "C1"	Definitivo	62,87
Adeguamento della Statale 52 "Carnica" dal km 24,000 al km 28,000 – Variante di Socchieve	Preliminare	49,16
Statale 344 Di Porto Ceresio Variante Arcisate - Bisuschio	Preliminare	22,00
Statale 342 "Briantea" - Nuovo collegamento stradale tra la Statale 342 "Briantea", la Statale 233 "Varesina" con interconnessione alla Statale 344 "di Porto Ceresio"	Preliminare	50,00
Statale 584 "di Lucoli" - Lavori di realizzazione del collegamento tra la piana di Campo Felice e l'Altipiano delle Rocche	Definitivo	28,73
S.S. 4 "Salaria" - Opere infrastrutturali per il potenziamento ed il miglioramento funzionale degli svincoli di Rieti - interventi A B e C	Preliminare	24,77
Statale 1 "Aurelia" Adeguamento dello svincolo di Albinia al km 150,800 e della viabilità accessoria	Preliminare	18,98
Statale 13 "Pontebbana" Interventi di ripristino della sede stradale a seguito di dissesti causati dall'alluvione dell'agosto 2003 dal km 173,000 al km 214,000 e variante in galleria dal km 186,000 al km 187,000	Definitivo	75,55
Statale 4 "Salaria" - Lavori occorrenti per l'eliminazione dell'incrocio semaforizzato al km 36,000. Svincolo di Passo Corese	Preliminare	18,86
Totale		848,21

In sintesi la situazione per l'anno 2005, per gli interventi di Legge Obiettivo, è la seguente:

RIEPILOGO APPROVAZIONI 2005 - LEGGE OBIETTIVO		
Livello di progettazione	n° progetti	Importo (milioni di euro)
Preliminari	7	9.968,69
Definitivi	3	225,75
Esecutivi	3	1.213,48



Il dettaglio dei progetti approvati è:

APPROVAZIONI 2005 - PROGETTI LEGGE OBIETTIVO		
ITINERARIO	Livello progettuale	Importo Progetto (miliardi €)
Statale 4 "Salaria" Adeguamento a 4 corsie del tratto compreso tra Passo Corese e Rieti	Preliminare	624,77
Collegamento viario tra il porto di Ancona e la grande viabilità	Preliminare	472,10
Statale 76 "della Val d'Esino" Svincolo per il collegamento del centro intermodale di Jesi	Definitivo	20,35
Statale 275 di S. Maria di Leuca Tronco: Maglie-S. Maria di Leuca. Progetto dei lavori di ammodernamento ed adeguamento della sede stradale alla sezione B prevista da decreto 05/11/01	Definitivo	201,41
Sistema tangenziale di Lucca	Preliminare	498,14
Variante all'abitato di Cortina d'Ampezzo - lotto I e completamento	Preliminare	440,98
Lavori di costruzione della E90 Tratto Statale 106 Jonica - Megalotto 8 - da Mandatoriccio (km 306,000) all'innesto con la Statale 534 (km 365,150)	Preliminare	2.573,70
Lavori di costruzione della E90 Tratto Statale 106 Jonica - Megalotto 9 - dallo svincolo Aeroporto S. Anna (km 235,800) a Mandatoriccio (km 306,000)	Preliminare	2.147,90
Lavori di costruzione della E90 Tratto Statale 106 Jonica - Megalotto 10 - dallo svincolo di Melito Porto Salvo (km 32,000) allo svincolo Sant'Ilario (km 91,900)	Preliminare	3.211,10
Autostrada SA-RC - Tronco 2° tratto 4°: Svincolo di Firmo - Svincolo di Altomonte Adeguamento sezione 1/a CNR/80, lotto 1° - dal km 206,500 al km 213,500 - Stralcio 2° Completamento dei lavori non ultimati a causa di rescissione di contratto (ex Asfalti Sintex)	Esecutivo	31,71
Autostrada SA-RC - Macrolotto 5°	Esecutivo	1.065,19
Lavori di ammodernamento e adeguamento alle norme CNR/80 dal km 393,500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423,300 (svincolo di Scilla escluso)	Esecutivo	3,99
SS. 106 "Jonica" - Tratto 8° Amendolara - Nuova Siri Raccordo tra il 2° lotto ed il lotto 4°, stralcio 1° dal km 405,950 al km 406,500	Definitivo	116,58
Statale 106 "Jonica" (E90) - Costruzione della variante all'abitato di Palizzi - 2° lotto dal km 49,485 al km 51,750	Esecutivo	11.407,93

Nell'ambito della Legge Obiettivo sono compresi anche i progetti relativi all'"Asse viario Marche Umbria - Quadrilatero di penetrazione" per i quali l'ANAS svolge, per conto della Quadrilatero Marche Umbria SpA, le attività tecniche necessarie per arrivare alla realizzazione delle opere. In particolare nel corso del 2005 sono state svolte le attività di supporto relative alla fase di affidamento a Contraente Generale dei Maxilotti 1 e 2 per un importo totale a base d'appalto di 1.891 €/milioni.

LA PROGETTAZIONE
DELL'AUTOSTRADA
SALERNO – REGGIO
CALABRIA

L'intervento di ammodernamento ed adeguamento dell'Autostrada Salerno – Reggio Calabria per una lunghezza di circa 443 Km è stato originariamente suddiviso in 77 lotti.

La progettazione dell'ammodernamento è stata avviata nel 1996 e nel periodo 1997-2002 sono stati affidati i lavori relativi a circa 200 km di autostrada.

I restanti 243 km sono stati accorpati in 7 macrolotti da affidare a Contraente Generale, in 3 lotti da affidare tramite Appalto Integrato ed 1 lotto da affidare con appalto tradizionale. Tra settembre 2002 e dicembre 2004 sono state bandite le gare relative a 5 macrolotti, 1 lotto da affidare con Appalto Integrato ed un lotto in appalto tradizionale per complessivi 137 km.

I restanti due macrolotti ed i lotti da affidare mediante appalto integrato sono in corso di progettazione.

Il costo totale stimato per il complesso degli interventi è pari a circa 9.000 €/milioni, l'importo degli interventi in fase di progettazione è pari a circa 2.000 €/milioni, cifra analoga a quella relativa all'importo degli interventi già progettati ed in fase di gara.

La Direzione e, in particolare l'Unità Organizzativa dedicata a tale infrastruttura cura attualmente lo sviluppo dei seguenti interventi:

- ▶ n° 2 Macro lotti in fase di progettazione definitiva per l'affidamento a Contraente Generale;
- ▶ n° 3 Lotti in fase di progettazione definitiva per l'affidamento con Appalto Integrato;
- ▶ n° 2 Lotti relativi alla rescissione del contratto con l'Impresa esecutrice, in fase di progettazione esecutiva per l'affidamento in appalto tradizionale di soli lavori;
- ▶ n° 4 Lotti relativi alla redazione di perizie di variante in fase di progettazione esecutiva per affidamento in appalto tradizionale di soli lavori;
- ▶ n° 4 progetti relativi a nuovi svincoli, o a delocalizzazione di svincoli esistenti, in fase di progettazione preliminare.

LE ISTRUTTORIE SULLE
PROGETTAZIONI
RELATIVE AD APPALTI
INTEGRATI E
CONTRAENTI
GENERALI

La verifica delle progettazioni sviluppate dai Contraenti Generali o da Affidatari di Appalti Integrati ha rappresentato dal 2005 ad oggi l'attività più rilevante in termini di risorse impegnate nella Direzione Progettazione. Questa attività di tipo istruttorio, che

coinvolge il complesso della struttura tecnica (Aree Specialistiche e Settori) del Servizio progettazione, è stata condotta seguendo apposite procedure, con lo scopo di garantire per tutti gli interventi un elevato standard di qualità della progettazione esecutiva.

A tal fine sono previsti una serie di controlli con lo scopo di:

- confrontare le scelte del progetto esecutivo sviluppato dall'Appaltatore con quelle del progetto definitivo aggiudicato;
- verificare la completezza degli elaborati del progetto esecutivo e la chiarezza del contenuto rispetto alle normative vigenti ed al capitolato;
- verificare il rispetto e recepimento delle eventuali prescrizioni emesse sul progetto in precedenti fasi approvative, fornendo assistenza tecnica nell'eventuale fase di verifica di ottemperanza presso i Ministeri;
- verificare la coerenza interna tra gli elaborati di ogni specifica opera/disciplina e la congruenza tra gli elaborati afferenti diverse opere/discipline;
- verificare la correttezza delle scelte progettuali adottate, in riferimento alle normative vigenti, alle prescrizioni, agli standard progettuali richiesti e/o applicabili.
- verificare l'ammissibilità tecnica e la congruità economica delle varianti eventualmente proposte dall'Appaltatore.

Tale attività di verifica rappresenta inoltre un valido strumento tecnico atto a tenere sotto controllo il costo delle opere durante la fase di progettazione a cura dell'Appaltatore, contrastando l'insorgere di varianti ed evitando così il "recupero" da parte delle Imprese dei ribassi effettuati durante la fase di gara. Un innalzamento della qualità progettuale è infine condizione irrinunciabile per assicurare il controllo dei costi anche in fase di realizzazione delle opere.

Tale procedura, nell'arco del 2005, ha visto l'attivazione e lo sviluppo, di 19 istruttorie su progetti esecutivi per un importo totale a base d'asta di circa 2.990 €/milioni.

Nella tabella riportiamo il dettaglio delle istruttorie attive a dicembre 2005:

ISTRUTTORIE IN CORSO APPALTI INTEGRATI E CONTRAENTI GENERALI					
COMP.	S.S.	ITINERARIO	Estesa (km)	Tipo Appalto di	Importo a Base d'asta (mln €)
TO	337	S.S. 337 "della Val Vigezzo" – Lavori di messa in sicurezza nel tratto compreso tra i km 7,300 e 8,450 (Galleria Paiesco)	1,2	Appalto integrato	29,855
VE	14	SS14 "della Venezia Giulia" – Variante di Portogruaro: 4° Lotto 1° Stralcio ed integrazione	2,7	Appalto integrato	18,037
MI	42	S.S. 42 "del Tonale e della Mendola" - Lavori di costruzione del Raccordo di Seriate Nembro Albino Gazaniga 1° Lotto Impianti Tecnologici	2,5	Appalto integrato	15,668
GE	1 bis	S.S. 1 bis "Via Aurelia" - Variante di Sanremo: Completamento tratto da S. Lazzaro a Sanremo centro -	1,5	Appalto integrato	35,893
GE	29	S.S. 29 "del Colle di Cadibona" - Lavori di sistemazione del tratto da Savona al Confine regionale – Lotto 3 fra i Km 133,000 e 138,150 - - Variante all'abitato di Carcare e collina di Vispa	4,3	Appalto integrato	38,650
PG		Lavori relativi sulla Diretrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti Tratto: Terni (loc. S. Carlo) – Confine regionale	10,7	Appalto integrato	170,076
AN	77	SS. 77 Tronco Sfercia - Muccia lotto Sfercia – Collesentino II	3,0	Appalto integrato	64,027
RM	A1 dir 4	A1 Dir. – Collegamento stradale tra l'autostrada A1/Dir. e la SS 4 "Salaria" a Monterotondo Scalo – Bretella Salaria Sud	5,0	Appalto integrato	42,260
AN	73bis	SS 73 bis "di Bocca Trabaria" - Bretella di Urbino da Bivio Borzaga alla località Le Conce - Lotto 2	1,6	Appalto integrato	28,213
BA	96	S.S. 96 "Barese": Tronco Altamura-Matera – Lotto 2 - S.S. 99 "di Matera": Dall'innesto con la S.S. 96 al km 10,150 - Lavori di adeguamento alla sez. III CNR	7,4	Appalto integrato	15,790
BA	96	S.S. 96 "Barese": Tronco Altamura-Matera – Lotto 1 - S.S. 99 "di Matera": Dal km 85,000 (inizio variante di Altamura) al km 81,300 (inn. con la S.S. 99) – Lavori di adeguamento alla sez. III CNR	5,2	Appalto integrato	20,177
BA	16	S.S. 16 "Adriatica": Tronco Foggia-Cerignola – Lavori di ammodernamento del tratto con ampliamento della sezione da due a quattro corsie - Lotto 2: Incoronata - inn. S.S. 161 (dal km 690,000 al km 700,000)	10,0	Appalto integrato	33,370

IL SISTEMA DI
GESTIONE PER LA
QUALITÀ DELLA
PROGETTAZIONE

La Direzione Centrale Progettazione, ha sino ad oggi operato in aderenza alle scelte strategiche aziendali orientate al continuo miglioramento, in termini di efficienza e qualità, dei servizi offerti all'utenza.

L'adozione, sin dal 2003, del Sistema di Gestione per la Qualità certificato UNI EN ISO 9001:2000 ha contribuito a soddisfare i canoni di competitività e affidabilità, nel rispetto del Codice Etico dell'Azienda, con un'attenzione particolare rivolta sia alla

qualità dei servizi resi, sia alla crescita professionale delle risorse umane, e all'ottimizzazione dei processi.

La corretta applicazione del Sistema è stata, infine, verificata anche dall'Organismo di Certificazione che, dopo una visita nel mese di gennaio 2006, ha espresso parere positivo al mantenimento della certificazione.

STANDARD DI
SICUREZZA NELLA
PROGETTAZIONE DELLE
GALLERIE

La Direzione Centrale Progettazione ha elaborato, nel corso del 2005, le "Linee Guida per la Sicurezza delle Gallerie Stradali". Il documento definisce gli standard realizzativi per le nuove costruzioni e formula una metodologia applicativa di Analisi di Rischio per la valutazione quantitativa del fattore di Rischio di una galleria stradale. L'analisi di rischio presentata è conforme alle indicazioni di cui all'art. 13 della Direttiva Europea 2004/54/CE "Requisiti minimi di Sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea". Questo documento integra le indicazioni della Direttiva Europea con il know how dell'Anas ed è stato alla base della progettazione della Sicurezza nelle gallerie stradali negli interventi di Legge Obiettivo. Le Linee Guida hanno avuto due pareri da parte degli esperti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; il primo relativo alle prescrizioni di tipo impiantistico ed infrastrutturale, il secondo relativo alla metodologia di analisi di rischio. È prevista una revisione finale con il compito di accogliere quello che emerge dai due pareri.

Con l'entrata in vigore delle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (Decreto Ministeriale del 5 novembre 2001, Gazzetta Ufficiale n°3 del 03 gennaio 2002), della Direttiva Europea 2004/54/CE ed alla luce dei progressi tecnici e scientifici nel campo delle opere in sotterraneo, è stato necessario ridefinire nuove soluzioni progettuali con l'obiettivo di disciplinare la progettazione di gallerie stradali di competenza Anas.

La Direzione Centrale Progettazione, mediante un'apposita circolare, ha individuato un nuovo standard relativo alle sagome interne delle gallerie da applicare alle principali categorie stradali ed ha definito le principali dotazioni infrastrutturali necessarie per garantire i requisiti di sicurezza delle opere in esercizio.

Per l'identificazione delle sagome sono stati stabiliti standard minimi richiesti e sono stati delineati tutti gli elementi che contribuiscono a determinare le dimensioni interne delle gallerie: pozzetti di raccolta dell'acqua di sversamento in piattaforma, di drenaggio della galleria, dotazioni impiantistiche (segnaletica, comunicazioni, energia, ecc.) oltre che l'altezza minima prevista dal Decreto Ministeriale 5 novembre 2001.

ATTIVITÀ DI SUPPORTO
TECNICO

La Direzione Progettazione è stata, inoltre, impegnata in attività di supporto tecnico fornito sia all'interno dell'Azienda sia verso le Amministrazioni Pubbliche.

Si ricordano in particolare :

- l'attività svolta con il Servizio Rapporti Istituzionali dell'Anas nell'ambito dei gruppi di lavoro costituiti presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'esame delle tematiche relative alla predisposizione e/o all'aggiornamento di testi normativi concernenti:

- Garanzia globale dei lavori pubblici ai sensi della legge 109/94;
 - Validazione dei progetti;
 - Regolamento relativo ai Contraenti Generali;
 - Regolamento di Attuazione della Legge 109/94.
- Il supporto tecnico al Servizio Rapporti Istituzionali per tutte le comunicazioni in sede parlamentare inerenti progettazioni di competenza della Direzione.
- L'assistenza di carattere tecnico all'Ufficio Gare e Contratti dell'Anas sia per la redazione di bandi e contratti che per l'espletamento delle gare relative a progettazioni, Appalti Integrati e Contraenti Generali; nonché l'attività nell'ambito delle Commissioni di gara nominate per la verifica delle anomalie.
- L'attività svolta a supporto dell'Ufficio Legale dell'Anas per la fase di istruttoria tecnica dei contenziosi relativi ad interventi di competenza della Direzione; l'attività di consulenza tecnica di parte in vertenze nelle quali Anas SpA è parte in causa.
- L'assistenza di carattere tecnico al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulle seguenti tematiche:
 - predisposizione di analisi di rete a base dell'emanando Atto di indirizzo di cui all'Art. 6 ter del Decreto Legge 30/9/05 convertito in Legge n. 248 del 2 dicembre 05;
 - valutazione degli effetti sulle infrastrutture stradali delle emanande "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" e "Norme per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti";
 - individuazione delle modifiche ed integrazioni al Decreto Ministeriale 190/2002 di attuazione della Legge Obiettivo (Legge 189/2005) in materia di redazione ed approvazione dei progetti e delle varianti nonché di risoluzione delle interferenze.



Tunnel

Autostrade e Trafori

LE ATTIVITÀ DELLA DIREZIONE

La Direzione Centrale Autostrade e Trafori nell'anno 2005 ha regolarmente espletato le attività riferibili ai differenti ambiti di propria competenza.

Le principali risorse rimangono indirizzate all'esercizio delle funzioni di vigilanza e controllo sulla rete autostradale in concessione al fine di assicurare la continuità del servizio e l'attuazione dei programmi di ammodernamento e potenziamento della rete, nel rispetto degli obblighi convenzionali.

Le mansioni esercitate risultano estese a tutti i profili del rapporto concessionario in essere: amministrativa, tecnica, legale ed economico finanziaria.

Ulteriori ambiti operativi nei quali la Direzione è stata direttamente impegnata riguardano:

- ▶ gli affidamenti delle aree di servizio sulla rete autostradale in concessione diretta;
- ▶ le procedure connesse agli interventi di Finanza di progetto ex Art. 37 bis della legge 109/94 s.m.i.

Per assicurare il raggiungimento degli obiettivi prefissati, attraverso un maggior livello di efficienza e produttività, sono state introdotte nella Direzione Autostrade alcune modifiche organizzative, approvate dal Consiglio d'Amministrazione e contestualmente si è proceduto alla razionalizzazione di procedure interne al fine di ottimizzare i tempi e le risorse a disposizione.

In relazione alle specifiche aree d'intervento si segnalano i seguenti fatti e circostanze rilevanti.

LE CONVENZIONI AUTOSTRADALI

Nell'anno 2005 è proseguito l'iter di aggiornamento quinquennale dei piani finanziari per n. 15 società ai sensi dell'Art. 12 della convenzione alle quali nel 2006 si sono aggiunte altre n. 2 società.

Al riguardo la Direzione ha acquisito, in differenti tempi, le proposte di piano finanziario e ha proceduto alla loro istruttoria. Successivamente il Consiglio d'Amministrazione Anas si è pronunciato sui progetti di piano nel mese di Luglio 2005.

Al fine di acquisire una preventiva condivisione delle scelte di piano da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, allo stesso tempo, risolvere alcune incertezze procedurali, nei mesi di settembre ed ottobre 2005 si sono svolte più riunioni.

Le risultanze degli incontri con il Ministero delle infrastrutture sono state recepite, in larga parte, nella Direttiva Ministeriale del 9 Dicembre 2005.

La predetta Direttiva stabilisce, tra l'altro, integrazioni da apportare all'atto convenzionale per una migliore attuazione del rapporto concessionario, nell'interesse dell'utenza. Il provvedimento ha consentito di pervenire alla fase finale dell'aggiornamento dei piani.

Relativamente alla società Autostrada del Brennero, in data 27 Dicembre 2005, sono divenuti pienamente efficaci, la convenzione aggiuntiva e gli *addendum* stipulati con Anas i quali regolano la risoluzione del contenzioso pendente unitamente alla realizzazione di nuovi investimenti e all'accantonamento “pro-ferrovia” per il finanziamento di un secondo tunnel ferroviario del Brennero.

Nel mese di Dicembre 2005 è stato stipulato tra Anas e le società Autovie Venete S.p.a., Autostrade per l'Italia S.p.a. e Venezia Padova S.p.a., un atto aggiuntivo alle convenzioni vigenti finalizzato a regolare la realizzazione e gestione del Passante Autostradale di Mestre.

Rimane ancora da definire il rapporto con la società Strada dei Parchi S.p.a. in conseguenza del ritardato avvio della gestione il quale ha avuto avvio di fatto dal 1 gennaio 2003 anziché dal 1 Gennaio 2002 come stabilito in sede di gara.

LA GESTIONE DEL SERVIZIO AUTOSTRADALE

L'attività della Direzione è stata focalizzata ad accettare la continuità e regolarità del servizio autostradale nelle migliori condizioni di sicurezza e *comfort* per l'utenza.

In ottemperanza alle prescrizioni convenzionali sono stati acquisiti i dati inerenti il livello di qualità delle tratte autostradali.

I dati sullo stato della pavimentazione sono stati riscontrati anche attraverso rilevazioni esperite in proprio.

Attraverso gli Uffici autostradali sono stati poi eseguiti rilievi in loco per accettare l'effettivo stato delle infrastrutture e le modalità d'esecuzione dei lavori in corso.

Gli Uffici tecnici sono stati occupati a verificare la regolarità del servizio autostradale e a seguire la realizzazione dei programmi di ordinaria manutenzione, questi ultimi, divenuti sempre più necessari a seguito del costante incremento dei volumi di traffico.

Le politiche per il miglioramento della qualità eseguite nell'anno dalle concessionarie autostradali hanno prodotto tangibili risultati con riferimento ai seguenti profili:

- ▶ informazione all'utenza;
- ▶ tempi di attesa ai caselli;
- ▶ qualità dei servizi offerti nelle aree di servizio e di sosta;
- ▶ misure per la riduzione dei disagi all'utenza;
- ▶ interventi di miglioramenti ambientali;
- ▶ coordinamento con le forze di P.S. e attività di pronto intervento;

Oltre al miglioramento del livello di *comfort* per l'utenza un aspetto prioritario nei programmi della Direzione Autostrade ha riguardato l'incremento degli standard di

sicurezza e la riduzione del livello d'incidentalità. Operativamente le misure finalizzate al miglioramento della sicurezza autostradale ulteriormente eseguite hanno interessato prevalentemente i seguenti punti:

- ▶ impiego degli Ausiliari del traffico in mansioni rivolte all'assistenza all'utenza, interventi di pronto intervento, presidio del tracciato, intervento in caso di incidenti senza conseguenze alle persone;
- ▶ costante incremento nell'utilizzo di asfalto drenante – fonoassorbente;
- ▶ potenziamento del sistema d'illuminazione, dei pannelli a messaggio variabile, degli investimenti tecnologici;
- ▶ significativo incremento delle installazioni di telecamere per il controllo del traffico.

Le attività nel complesso poste in essere dalle concessionarie autostradali hanno prodotto i seguenti risultati:

- ▶ il tasso d'incidentalità ha subito una riduzione rispetto agli anni precedenti confermando un trend discendente;
- ▶ il tasso di mortalità (n. decessi /100mil. Km percorsi) si è attestato allo 0,57 e risulta in ulteriore flessione rispetto agli anni precedenti. In particolare il numero di decessi sulla rete è passato da 628 nell'anno 2000 a 470 nel 2005;
- ▶ gli interventi per la posa di pavimentazione drenante sono risultati pari a 89,89 mil. Mq., dato superiore del 22% circa sull'anno precedente;
- ▶ il numero di pannelli a messaggio variabile in itinere è passato da n. 886 a n. 1.139 mentre quelli posizionati in entrata sono passati da n. 928 a n. 1.110;
- ▶ gli interventi per la riqualificazione (sostituzione / nuovo impianto) delle barriere di sicurezza hanno subito un significativo incremento. I Km.di spartitraffico metallico riqualificati sono passati da 1.607,56 a 2.091,32 mentre per lo spartitraffico tipo new Jersey i km. riqualificati sono passati da 347,51 a 426,64;
- ▶ il numero di cuspidi oggetto di interventi di protezione è passato da 412 a 633;
- ▶ il numero di interventi specifici per la riduzione dell'incidentalità in punti specifici è passato da 827 a 1.045;
- ▶ sono stati realizzati ulteriori interventi sulla rete consistenti nella chiusura di by-pass con sistemi ad apertura rapida e nella messa in opera di sistemi antiscavalcamiento sui viadotti.

Per assicurare il normale svolgimento del servizio e ridurre gli elementi di disagio alla circolazione la Direzione Autostrade ha diramato alle società numerose disposizioni e raccomandazioni rivolte, tra l'altro, alla gestione degli esodi, alla

gestione dei cantieri di lavoro, alla gestione degli eventi atmosferici o di circostanze eccezionali.

Nei mesi estivi è stata tra l'altro organizzata un'apposita campagna informativa, di concerto con l'associazione Codacons, per assicurare una migliore mobilità e sensibilizzare i gestori delle aree di servizio, durante il periodo festivo.

I PROGRAMMI DI INVESTIMENTO

Sono proseguiti i programmi d'investimento annessi agli atti convenzionali autostradali registrando, in molteplici casi un considerevole recupero rispetto ai tempi stabiliti nei rispettivi piani finanziari. L'accelerazione nella fase realizzativa è riferibile alla progressiva conclusione degli iter procedurali di approvazione.

I lavori posti in essere hanno riguardato, nuovi interventi, manutenzioni straordinarie e interventi di manutenzione programmata. Notevole impulso è stato attribuito anche alla messa in opera di interventi di automazione e innovazione tecnologica. L'accelerazione dei lavori è risultata favorita anche dall'attività istruttoria condotta dalla Direzione Autostrade, sui progetti presentati. Per tale aspetto si riconferma la riduzione dei tempi per il completamento delle procedure e un crescente numero di atti istruiti.

Complessivamente nell'anno 2005 sono stati approvati n. 126 progetti esecutivi e definitivi per un valore totale di €/milioni 1.486.



Grande Raccordo Anulare

Roma

Il quadro dei progetti approvati ripartito per società concessionaria è riassunto nello schema seguente:

importi in €/milioni

Società Concessionaria	Nº provv. Approvati	Importo complessivo
Ativa S.p.a.	12	40,70
Autostrade per l'Italia S.p.a.	18	391,37
Autovie Venete S.p.a.	2	3,36
Autostrada del Brennero S.p.a.	13	48,94
Autostrada Brescia-Padova S.p.a.	11	424,08
Autocamionale della Cisa S.p.a.	7	29,33
Consorzio per le Autostrade Siciliane	1	4,07
Autostrade Centropadane S.p.a.	3	13,42
Autostrada dei Fiori S.p.a.	6	56,12
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.a.	4	11,14
S.A.L.T. S.p.a.	11	42,90
Società Autostrade Meridionali S.p.a.	0	0,00
Società Autostrada Tirrenica S.p.a.	0	0,00
S.A.T.A.P. S.p.a. (Tronco A21)	7	81,51
Società autostrade Valdostane S.p.a.	2	15,84
Milano Mare - Milano Tangenziali S.p.a.	2	55,80
S.I.T.A.F. S.p.a.	13	45,14
Tangenziale di Napoli S.p.a.	0	0,00
S.A.T.A.P. S.p.a. (Tronco A4)	2	7,33
Autostrada Torino-Savona S.p.A.	1	0,63
Autostrada Venezia - Padova S.p.A.	1	16,90
Traforo del Gran San Bernardo	0	0,00
Traforo del Monte Bianco	0	0,00
Strada dei Parchi S.p.a.	10	197,32
Pedemontana Lombarda S.p.a.	0	0,00
TOTALE	126	1.485,89

L'incremento nel numero e nel valore dei progetti approvati è stato affiancato da un incremento nell'importo dei lavori contrattualizzati da parte delle società concessionarie che, per il 2005, risulta pari ad €/milioni 1.332. Tra i lavori consegnati

rientrano anche opere inserite nel programma degli interventi strategici per il Paese di cui alla Delibera CIPE del 21.12.2001.

importi in €/milioni

Società Concessionaria	Importo degli interventi consegnati
Ativa S.p.a.	8,54
Autostrade per l'Italia S.p.a.	834,44
Autovie Venete S.p.a.	4,01
Autostrada del Brennero S.p.a.	24,74
Autostrada Brescia-Padova S.p.a.	32,98
Autocamionale della Cisa S.p.a.	22,67
Consorzio per le Autostrade Siciliane	0,00
Autostrade Centropadane S.p.a.	1,34
Autostrada dei Fiori S.p.a.	22,94
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.a.	4,72
S.A.L.T. S.p.a.	33,19
Società Autostrade Meridionali S.p.a.	0,00
Società Autostrada Tirrenica S.p.a.	0,00
S.A.T.A.P. S.p.a. (Tronco A21)	13,61
Società autostrade Valdostane S.p.a.	16,99
Milano Mare - Milano Tangenziali S.p.a.	97,13
S.I.T.A.F. S.p.a.	37,06
Tangenziale di Napoli S.p.a.	8,85
S.A.T.A.P. S.p.a. (Tronco A4)	138,09
Autostrada Torino-Savona S.p.A.	11,57
Autostrada Venezia - Padova S.p.A.	3,82
Traforo del Gran San Bernardo	0,00
Traforo del Monte Bianco	0,00
Strada dei Parchi S.p.a.	15,03
Pedemontana Lombarda S.p.a.	0,00
TOTALE	1.331,72

L'importo più elevato, riferibile alla concessionaria autostrade per l'Italia, è giustificato sia dalla maggiore estensione della rete in concessione che dalla prosecuzione dei lavori connessi alla variante di Valico.

Si riscontra inoltre l'elevato importo della società Satap (Tronco A4) legato ai lavori di adeguamento a III corsie della tratta Torino - Novara.

Nel corso del 2005 inoltre sono state consegnate le attività di progettazione (appalto integrato) di n° 3 interventi di fondamentale importanza per la rete autostradale Italiana. Il valore di tale interventi ammonta a 528,8 €/milioni.

L'87% dei lavori consegnati nel 2005 è rappresentato da n. 15 opere affidate da differenti società.

La restante parte è costituita da interventi di importo inferiori ai 10 €/milioni.

importi in €/milioni

Gestore	Oggetto	Importo autorizzato
Brescia -Verona Vicenza - Padova	Nodo di interconnessione A4 - A31 del tronco Vicenza Rovigo dell'autostrada A31 della Valdastico	24,68
Autostrada dei Fiori	Sostituzione barriere di sicurezza - lotto 1 dal km. 47+000 al km. 49+791. Lotto n° 2 dal km. 90+220 al km. 92+421 e dal km. 94+850 al km. 95+520.	10,27
Satap S.p.A. (tronco A4)	Lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada I ornio - Milano. 1° tronco 1° Lotto 3° Stralcio corrispondente al tracciato compreso tra le prog.ve Km.48+500 e 67+600	132,59
Autostrade per l'Italia	Lavori di ampliamento alla terza corsia Barberino del Mugello - Incisa Valdarno. Tratto: Firenze Nord - Firenze Sud. Tratta "B" lotti 4,5,6	312,06
Autostrade per l'Italia	Lavori per la realizzazione della 4^ corsia del tratto Milano - bergamo. Lotto 3 dell'autostrada A4	196,41
Autostrade per l'Italia	Potenziamento del sistema Autostradale e tangenziale di Bologna dell'autostrada A14. Tratto Borgo Panigale - Caselle. Lotti: 1-2-3	161,92
Autostrade per l'Italia	Lavori per la realizzazione della 4^ corsia del tratto Milano - bergamo. Lotto 1 dell'autostrada A4	105,37
Autostrade per l'Italia	A14 Tratto Rimini Nord - Pedaso. Ampliamento a tre corsie dal km 116+500 al km 229+350 ed interventi di pavimentazione propedeutici ai lavori di terza corsia - Lotto 0	23,72
Autostrade per l'Italia	Lavori per la realizzazione della Nuova Stazione di Capannori	11,53
Milano Mare - Milano tangenziali	Ampliamento a tre corsie della piattaforma autostradale A/7 nel tratto ponte fiume Po - A/21	95,28
S.A.L.T	Collegamento tra l'autostrada A12 ed il parco del museo archeologico nazionale di Luni (1^ e 2^ stralcio)	22,76
S.A.V	Sostituzione della barriera spartitraffico nel tratto Quincinetto/Aosta dalla Prog.va Km. Ca 62+316 alla prog.va Km. 68+525 (tratto 2) e bordo laterale sulle opere d'arte principali	9,99
SITAF	Lavori di completamento dello svincolo di Bardonecchia in direzione sud - tratto Savouly bardonecchia dell'autostrada A32	11,52
Strada dei Parchi	Lavori di sostituzione delle barriere di sicurezza laterali nel tratto Barriera di Roma Est - L'Aquila ovest (A24) e nel tratto Torano - Avezzano (A25)	13,41
Brescia -Verona Vicenza - Padova	Nodo di interconnessione A4 - A31 del tronco Vicenza Rovigo dell'autostrada A31 della Valdastico	24,68
TOTALE		1.156,19

Sulla base dei valori preconsuntivi la spesa per investimenti in beni reversibili nel 2005 risulta complessivamente pari ad €/milioni 1.427. Tale risultato conferma un trend di crescita che contrasta, con il generale andamento dell'Economia del paese.

L'ATTIVITÀ
AMMINISTRATIVA

In ambito amministrativo la Direzione ha svolto funzioni attinenti la predisposizione dei provvedimenti d'approvazione dei progetti, di convenzioni con società concessionarie, di convenzioni con altri enti o istituzioni, di atti di studio.

Altra competenza specifica dell'area amministrativa riguarda l'erogazione dei contributi in conto capitale alle società concessionarie e, di concerto con la Direzione Amministrazione e Finanza, la predisposizione e l'ordinazione dei certificati di pagamento.

RAPPORTI CON I
MINISTERI, ENTI E
ALTRI SOGGETTI
ISTITUZIONALI

La Direzione ha intrattenuto molteplici relazioni con Ministeri e Organi Istituzionali afferenti la definizione di procedure, la regolazione del settore, la realizzazione di nuove iniziative connesse alla rete autostradale ovvero alla gestione del servizio.

Continui rapporti sono stati mantenuti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per un esame congiunto e una condivisione delle principali scelte afferenti la gestione del rapporto con le società concessionarie.

Sono state inoltre sviluppate relazioni con Organismi esterni rivolte alla risoluzione delle questioni di seguito indicate.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

- ▶ gestione dei rapporti con le società concessionarie autostradali;
- ▶ definizione e aggiornamento della regolamentazione autostradale;
- ▶ attuazione dei programmi di adeguamento autostradale;
- ▶ redazione degli atti di programmazione e sviluppo (Programma Triennale).

Ministero dell'Economia e delle Finanze

- ▶ definizione e aggiornamento della regolamentazione autostradale;
- ▶ aggiornamento delle tariffe;
- ▶ definizione dei contributi;
- ▶ rapporto con Fondo Centrale di Garanzia.

Ministero delle Attività Produttive

- ▶ aspetti connessi alle procedure di affidamento delle nuove aree di servizio sull'autostrada in gestione diretta.

Ministero degli Esteri

- ▶ problematiche connesse ai Tunnel e Valichi Alpini.

Servizi dell'UE

- ▶ indagini conoscitive sull'osservanza del Diritto comunitario da parte delle concessionarie;
- ▶ sviluppo della normativa in materia di tariffe;
- ▶ sviluppo della normativa tecnica e di settore.

Enti territoriali locali

- ▶ partecipazione alle Conferenze dei servizi per opere assentite in concessione;
- ▶ adozione di iniziative comuni per l'esecuzione di nuovi interventi.

Autorità di Vigilanza LL.PP. / Autorità di Vigilanza per la tutela della concorrenza

- ▶ indagini conoscitive in ordine allo svolgimento e alla regolamentazione del settore autostradale.

Associazioni di categoria / Comitati / Codacons

- ▶ richieste di accesso agli atti;
- ▶ individuazione di iniziative comuni a favore dell'utenza autostradale.

LE VOCI DI RICAVO
DELLA DIREZIONE
AUTOSTRADE E
TRAFORI

I proventi direttamente connessi all'attività della Direzione Autostrade sono, ad oggi, riconducibili alle seguenti voci

- ▶ corrispettivi derivanti dall'affidamento in concessione del servizio autostradale (A24 / A25);
- ▶ proventi connessi ai canoni da sub-concessione ex Art. 15 dello schema di convenzione tipo;
- ▶ royalties e diritti relativi allo sfruttamento delle pertinenze autostradali per le autostrade gestite direttamente;

La liquidazione ed il conseguente versamento dei precedenti introiti avvengono con periodicità annuale.

**ATTIVITÀ DI
CONTROLLO SULLE
CONCESSIONARIE
AUTOSTRADALI****Rapporti con le concessionarie**

La Direzione Autostrade ha operato affinché fossero ulteriormente potenziate le attività di controllo sulle concessionarie autostradali volto ad accertare il rispetto della normativa esistente e l’ottemperanza agli obblighi convenzionali.

Le azioni maggiormente incisive, sotto l’aspetto economico, riferibili a questo ambito riguardano:

- ▶ la rideterminazione del parametro di qualità “Q” di cui alla formula revisionale delle tariffe autostradali, di prossima attuazione, la quale contempla l’introduzione di nuovi indicatori, oggettivamente determinabili, legati al servizio autostradale. Ai nuovi indicatori è associato un sistema sanzionatorio, attraverso il pagamento di penali in caso di disservizi.
- ▶ l’imputazione di sanzioni ad alcune società concessionarie in conseguenza di disservizi verificatesi a seguito di eventi atmosferici avversi, nei giorni 3 – 5 Dicembre 2005.
- ▶ la richiesta di specifici accantonamenti nel bilancio delle concessionarie in caso di ritardi nell’attuazione del programma d’investimenti.

Nel corso del 2005 sono state ulteriormente potenziate le attività di vigilanza e controllo sull’operato delle società concessionarie autostradali attraverso l’intensificazione delle attività ispettive, l’introduzione di nuove procedure e una razionalizzazione organizzativa.

L’ambito dell’attività di vigilanza eseguita ha riguardato sia l’attuazione dei programmi d’investimento che l’espletamento del servizio autostradale.

Attraverso la razionalizzazione delle procedure interne si è inoltre pervenuti ad un’ulteriore riduzione dei tempi d’istruttoria ed approvazione degli atti progettuali, incrementando i livelli di produttività e efficienza.

Sotto l’aspetto gestionale sono stati emanati numerosi provvedimenti volti ad assicurare la continuità del servizio e ad escludere blocchi o interruzioni, anche in occasione degli esodi connessi alle principali festività.

Le modalità di svolgimento dei lavori e, in generale, lo stato delle infrastrutture sono state oggetto di accertamento attraverso gli Uffici autostradali della Direzione.

Sono stati svolti inoltre 80 sopralluoghi ispettivi e circa n. 51 visite di ricognizione ai fini della sicurezza della circolazione. In particolare i n. 4 Uffici, avvalendosi delle tecnologie e del *Know-how* della struttura di Cesano, hanno intensificato i rilievi sulle pavimentazioni che sono passati da 1.450 km. nel 2002 a 2.768 km. nel 2005.

Il progressivo consolidamento delle funzioni di vigilanza ha inoltre determinato ulteriori favorevoli risultati relativi al servizio autostradale.

In particolare nel periodo 2001 – 2005 si riscontrano i seguenti progressi:

Voci	2001	2005	Var. %
Tasso di mortalità (%)	0,81	0,57	- 30,1
Indice sullo stato pavimentazioni (IPAV)	68,66	72,33	+5,8
N° pannelli a messaggio variabile (unità)	761	2.249	+185,0
Pavimentazioni drenante (milioni mq)	29,97	89,89	+ 199,0
Riqualificazione barriere di sicurezza (Km.)	660,14	2.517,96	+281,0
Interventi di protezione cuspidi di svincolo (unità)	292	633	+116,0

Sono inoltre state impartite specifiche indicazioni per la gestione dei cantieri di lavoro e l'esecuzione degli interventi manutentori.

L'intensificazione dei controlli sulle concessionarie ha determinato una accelerazione delle attività lavorative e, ove presenti, un recupero dei ritardi precedentemente accumulati.

Per quanto riguarda l'area amministrativa – finanziaria, sono stati intensificati gli scambi di informazioni e dati con le società concessionarie, volti a accettare l'ottemperanza agli obblighi di spesa, stabiliti nell'atto convenzionale, e riguardanti sia l'attività d'investimento che quella operativa.

Tramite i dati di contabilità analitica, acquisiti ad intervalli infrannuali, è stato possibile effettuare un attento monitoraggio sui principali aspetti gestionali delle concessionarie.

A seguito di specifica disposizione del concedente, i dati di contabilità industriale, dai quali si riscontra l'operato delle concessionarie, vengono rilevati su base trimestrale anziché annuale.

Tali valori sono inoltre continuamente oggetto di riscontro con i dati della contabilità generale.

In tale contesto sono state assunte anche specifiche misure, in sede di approvazione dei bilanci, volte a favorire il potenziamento patrimoniale e a salvaguardare la capacità di spesa futura delle società, attraverso la costituzione di specifici fondi del passivo.

ATTIVITÀ CONNESSE
AL SERVIZIO
AUTOSTRADALE

Ai sensi dell'Art 15 dello schema di testo convenzionale il concessionario corrisponde all'Anas un canone annuo fissato nella misura del 2%, sui proventi riscossi dalle sub-concessioni accordate e da altre attività collaterali nell'esercizio del servizio autostradale. Sono in corso valutazioni per accettare la possibilità di incrementare il suindicato valore percentuale in sede di aggiornamento periodico dei Piani finanziari.

L'importo delle sub concessioni di competenza Anas riferibili al 2005 ammonta a €/migliaia 5.026.

Nella tabella seguente si evidenzia l'analisi di tali importi per sub concessionaria evidenziando anche le differenze rispetto al precedente esercizio.

sub concessioni anno 2005

Importi in €/migliaia

Sub concessionaria	2004	2005	variazioni
ativa	75	74	- 1
autostrada dei fiori spa	122	140	18
autostrada tirrenica spa	24	17	- 7
autostrade centropadane	19	20	1
autostrade del brennero	93	94	1
autostrade lombarde spa	-	-	-
autostrade per l'Italia	3.548	3.700	152
autovie venete	77	72	- 5
brescia-padova	111	117	6
cisa	26	115	89
consorzi siciliani	31	32	1
milano serravalle-mi-tangenziale	94	88	- 6
pedemontana lom.	-	-	-
rav	-	-	-
salt	117	134	17
satap (tronco a/4 to-mi)	131	174	43
satap(tronco a/21 to-al-pc-)	39	42	3
sav	14	17	3
sitaf	15	16	1
societa' autostrade meridionali spa	29	28	- 1
strade dei parchi	49	50	1
tangenziale di napoli	42	45	3
torino savona	26	27	1
traforo del gran san bernardo	-	-	-
traforo monte bianco	-	-	-
venezia e padova	24	24	-
totali	4.706	5.026	320

Per le aree di servizio localizzate sulla rete autostradale gestita direttamente da Anas e con contratti di concessione scaduti, la Direzione ha proceduto a risolvere le situazioni di contenzioso insorte ed afferenti l'esatta determinazione del periodo contrattuale e l'entità dei corrispettivi dovuti.

Per le aree scadute la Direzione Autostrade ha avviato le procedure di gara finalizzate a nuovi affidamenti.

IL PIANO NEVE
NAZIONALE PER LA
RETE
AUTOSTRADALE IN
CONCESSIONE

L'azione dell'Anas relativa al settore autostradale in concessione si sviluppa su un duplice canale prevedendo un'attività di indirizzo e un'attività di controllo e vigilanza.

Per quanto concerne l'attività di indirizzo, l'Anas ha disposto che le Società Concessionarie provvedano a tutte le fasi operative necessarie per garantire la viabilità invernale.

In particolare le Società devono provvedere:

- al rilevamento preventivo delle condizioni meteo;
- alla prevenzione del rischio formazione del ghiaccio;
- alla gestione di eventi connessi a precipitazioni nevose con immediato e tempestivo intervento di mezzi idonei al primo verificarsi dell'evento.

Per quanto riguarda l'attività di controllo, l'Anas provvede, attraverso i propri uffici periferici, ad un processo continuativo di sorveglianza sull'operato delle Concessionarie.

Con specifiche Circolari del 2002 – 2004 – 2005 l'Anas, al fine di migliorare l'efficacia delle procedure messe in atto anche in considerazione delle problematiche emerse nel corso dell'inverno 2004, ha evidenziato l'importanza di alcuni aspetti da tenere ben presenti nella gestione della viabilità invernale.

Si è ritenuto opportuno, nel rispetto del contenuto dei piani di intervento, richiamare l'attenzione sulla necessità:

- di prevedere un'adeguata organizzazione degli interventi, con il posizionamento in punti strategici di carri per il soccorso meccanico di tipo pesante, per la sollecita rimozione dei veicoli intraversati che, ostacolando la circolazione, possono rendere difficoltoso anche l'intervento dei mezzi sgombraneve;
- di provvedere con la massima cura all'esecuzione degli interventi preventivi (trattamenti superficiali, spargimenti di cloruri, ecc.), la cui corretta attuazione costituisce un valido strumento in caso di condizioni metereologiche avverse;
- di curare con particolare attenzione le procedure relative alle frequenze di rotazione dei mezzi operativi, puntando a rendere il sistema flessibile (ad esempio tramite lo spostamento dei mezzi o il loro potenziamento) per fronteggiare con efficacia anche situazioni più gravose di quelle normalmente previste;
- di definire precisi accordi tra concessionarie confinanti per la corretta gestione dei problemi legati alle "operazioni invernali" in corrispondenza delle interconnessioni;
- di assicurare la tempestività, la correttezza e l'efficacia dell'informazione all'utenza, da fornire sia tramite Pannelli a Messaggio Variabile che a mezzo radio, curando anche la connessione tra i sistemi informativi delle concessionarie contigue e condividendo con la Polizia Stradale ed altri Enti.

interessati le notizie sulla viabilità, per garantire informazioni complete e non contraddittorie;

- di approntare un servizio che assicuri la praticabilità delle aree di servizio, la cui agibilità in presenza di condizioni meteorologiche avverse è importante non solo per l'assistenza all'utenza, ma anche per rendere disponibili aree nelle quali eseguire verifiche sui veicoli (ad es. montaggio o possesso di catene).

Le Società Concessionarie hanno risposto a quanto richiesto dall'Ente concedente Anas, sotto l'aspetto strutturale e gestionale.

In particolare sono stati rivisti e potenziati gli assetti complessivi dell'informazione (messaggistica per i pannelli a messaggio variabile, palinsesto per Isoradio); sono stati recepiti modelli unici dei piani neve per la classificazione delle emergenze e delle informazioni del traffico nelle procedure interne e dei nuovi protocolli con le altre Concessionarie; sono state potenziate le risorse dedicate alle operazioni invernali, in particolare per migliorare l'efficacia sui tratti prossimi ai Valichi appenninici.

Particolare attenzione è stata posta alle situazioni gestionali, sottoscrivendo le linee guida per la gestione coordinata delle emergenze invernali con la Polizia Stradale.

Le linee guida prevedono:

- la redazione da parte delle Concessionarie dei singoli Piani di Gestione Emergenza Neve;
- la individuazione delle aree più esposte al rischio di crisi per neve;
- la definizione di un insieme di norme codificate ed univoche per le diverse fasi delle "emergenze neve";
- la definizione di una procedura per la comunicazione;
- la ottimizzazione dei modelli di informazione all'utenza.

Con la revisione della formula del *price cap*, l'Anas ha proposto sanzioni a carico delle Concessionarie qualora si verifichi un blocco dell'autostrada a seguito di precipitazioni nevose.

Il sistema proposto da Anas al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti determina una sanzione pecuniaria a carico della Concessionaria legata al volume di traffico generatosi sulla tratta nonché alla durata temporale del blocco. Il valore della sanzione va a decremento tariffario.

L'Anas, nelle more dell'esame da parte del CIPE della proposta del modello sanzionatorio, ha applicato sanzioni pecuniarie nei confronti dei gestori di cui sono state accertate responsabilità.

In ordine alla prospettata fusione tra Autostrade S.p.A ed Abertis Infraestructuras S.A. si segnala che sono attualmente in corso, in accordo con il MIT, le verifiche conseguenti ai poteri di vigilanza attribuiti ad Anas della concessione con lo Stato.



Variante di valico

Lavori

LE ATTIVITÀ DELLA
DIREZIONE
CENTRALE LAVORI

La Direzione Centrale Lavori (DLA) è responsabile delle attività connesse alla progettazione, alla direzione lavori, alla manutenzione ordinaria e straordinaria e alla gestione delle informazioni stradali delle strade statali di competenza dell'Anas SpA.

Le attività di cui alle competenze attribuite, sono svolte a livello centrale attraverso gli uffici di Direzione Centrale e a livello periferico attraverso i Compartimenti regionali.

Le competenze ed attività sono così ripartite:

Direzione Centrale Lavori

- ▶ l'individuazione delle necessità della rete viaria in termini di interventi di nuove opere, eliminazione dei punti neri, ed interventi manutentori;
- ▶ la predisposizione di un programma coordinato di detti interventi e l'invio della proposta alla Direzione Programmazione;
- ▶ la predisposizione e l'aggiornamento dei piani economici di commessa;
- ▶ il monitoraggio della produzione dei cantieri stradali;
- ▶ la verifica di progetti e perizie;
- ▶ l'attività ispettiva sui Compartimenti;
- ▶ la gestione del Contenzioso lavori e la risoluzione delle Riserve;
- ▶ la verifica programmatica degli interventi manutentori;
- ▶ i collaudi e l'approvazione degli atti di contabilità finale;
- ▶ la gestione delle attività inerenti i cofinanziamenti comunitari;
- ▶ la revisione prezzi;
- ▶ l'infomobilità e la gestione delle emergenze.

Compartimenti regionali

- ▶ la progettazione e la direzione lavori;
- ▶ la sorveglianza stradale e la manutenzione;
- ▶ la gestione delle informazioni stradali.

Le attività e i servizi sono gestiti secondo legge e disciplinati attraverso i due Sistemi di Qualità di competenza della Direzione Centrale Lavori.

I due sistemi sono:

- ▶ Sistema di Gestione per la Qualità della Direzione Centrale Lavori;
- ▶ Sistema di Gestione per la Qualità dei Compartimenti.

Il primo è in vigore dall'anno 2004 ed è stato certificato ISO 9001/2000 il 17 novembre 2004 dal BVQI per le attività di Sede centrale.

Il secondo è in vigore dall'anno 2005 ed è stato certificato ISO 9001/2000 il 22 dicembre 2005 dal BVQI per le attività dei Compartimenti regionali.

I RISULTATI
CONSEGUITI NEL
2005

Opere e manutenzioni ordinarie e straordinarie appaltate nel 2005

Nel corso dell'anno 2005 la DLA ha intensificato le attività di controllo sui lavori in corso di esecuzione, con particolare riferimento ai cantieri in sofferenza.

I cantieri aperti nell'anno 2005 risultano essere 756 per un importo di M€ 7.782,310 di cui per nuove opere 222 pari a M€ 6.881,480 e per opere di manutenzione ordinaria e straordinaria 534 pari a M€ 900,830.

Produzione

L'obiettivo della Direzione Centrale Lavori per l'anno 2005 di incrementare la capacità di spesa è stato raggiunto con una produzione in netto incremento rispetto all'esercizio precedente.

Risoluzione delle criticità

Il complesso delle attività di controllo da parte degli Ispettori Coordinatori di zona, svolte nel corso dell'anno 2005, ha riguardato la fase esecutiva dei lavori con il costante monitoraggio degli stessi e le numerose visite presso gli Uffici periferici ed i cantieri.

Il risultato di questa attività ha consentito di portare all'approvazione di 22 perizie di variante per complessivi M€ 81,491.

Manutenzione Straordinaria

Com'è noto la nuova procedura per la programmazione delle opere di manutenzione straordinaria, ha consentito l'individuazione degli interventi attraverso l'attribuzione di codici SIL (Sistema Informativo Lavori).

L'elenco degli interventi è stato riportato nel Contratto di Programma Triennale; ciò ha permesso una più attenta azione di monitoraggio anche per le opere cosiddette "minori".

Sicurezza Stradale

La DLA nell'anno 2005 ha, inoltre, proceduto con il programma di interventi per la sicurezza stradale di cui all'Art. 15 L.166/02 che prevede la realizzazione di n. 214 lavori per un totale di 483 M€ .

Di questi nel 2005 ne sono stati approvati 35 per un importo totale di M€ 116,190, pubblicati 48 per M€ 79,101, aggiudicati 54 per M€. 69,512, consegnati 41 per M€ 43,828 e ultimati 15 per M€. 11,894.

Sicurezza in galleria

La DLA ha proceduto inoltre ad una ricognizione degli interventi necessari a garantire la "Sicurezza in galleria" che ad oggi risultano essere 27 per un importo totale di M€ 149,877 .

L'elenco di tali interventi è stato riportato nel Piano Operativo della Commissione, appositamente istituita ed atta a garantire gli standards di sicurezza dei tunnel stradali, monitorati da questa Direzione Centrale attraverso l'applicativo informatico disponibile sul portale ANAS.

La DLA ha, inoltre, proceduto nell'ambito delle sue competenze all'approvazione di n. 11 progetti che hanno generato appalti per complessivi M€ 6,553 (All. M) . Di detti progetti ne risultano pubblicati n.7.

Certificazione di Qualità

La Direzione Centrale Lavori ha ottenuto, in data 22/12/2005 la certificazione di qualità degli uffici periferici oltre a quella già conseguita in data 29.11.2004 per gli uffici centrali della DLA. Tale sistema è stato introdotto nell'ottica di profili di affidabilità e di riconoscibilità all'esterno, nonché di un miglioramento qualitativo delle attività produttive delle strutture organizzative aziendali.

Il sistema di Gestione della Qualità ottimizza e standardizza i processi attraverso severi e continui controlli in tutte le fasi del sistema produttivo.

Sistema di monitoraggio della progettazione

La DLA in sinergia con l'Ufficio Sistemi Informativi ha ideato e sviluppato il sistema per il monitoraggio della progettazione.

Tale sistema è stato implementato nel corso dell'anno 2005 con la possibilità di prevedere la programmazione degli interventi per il Contratto di Programma Triennale.

Ciò rappresenta un notevole valore aggiunto all'attività programmativa, sia di nuove opere che opere minori legate alla sicurezza stradale (punti neri), alla manutenzione straordinaria ed ai miglioramenti funzionali.

Per la prima volta nella storia dell'ANAS sarà possibile programmare attraverso l'utilizzo di un sistema centrale a cui ogni ufficio, sia centrale che periferico, può contribuire per quanto di sua competenza.

L'applicativo è stato inoltre implementato con l'introduzione dell'archivio delle convenzioni stipulate con Regioni ed Enti Locali, che costituiscono un riferimento importante all'attività programmatoria.

Esso infatti è dotato di un archivio di immagini per la visione dei documenti e inoltre consente di avere un quadro sintetico sui contenuti.

Dell'applicativo ne beneficiano gli uffici periferici e gli uffici centrali amministrativi, finanziari e di programmazione.

A completamento delle attività svolte dalla DLA si menziona inoltre l'applicativo per la gestione dei collaudi disponibile sul portale ANAS.

L'Anas, l'infomobilità e la gestione delle emergenze

L'Anas svolge, tra i suoi compiti istituzionali, il ruolo di garante della mobilità stradale a livello nazionale secondo criteri di qualità sempre più efficaci ed innovativi.

L'esigenza di offrire agli utenti infrastrutture competitive, e con standard di sicurezza sempre più elevati, richiedono una maggiore valorizzazione delle funzioni di "pubblica utilità" dell'Anas. La concreta realizzazione di questo obiettivo è affidata ad una struttura, il Servizio Infomobilità, che gestisce la sorveglianza stradale in tutte le sue sfaccettature mediante l'istituzione e l'utilizzo della Sala Operativa Nazionale e della rete delle Sale Operative Compartimentali.

La sala Operativa Nazionale e l'infomobilità

La Sala Operativa Nazionale (SON), in sinergia con le Sale Operative Compartimentali (SOC), rappresenta la concreta realizzazione dei sistemi di monitoraggio e di ottimizzazione dei flussi di traffico e, usufruendo di tecnologie all'avanguardia, è in grado di verificare la sorveglianza stradale in tutti i suoi ambiti.

In questa ottica si sviluppa l'infomobilità, il primo sistema di raccolta informazioni sulle condizioni della viabilità nazionale in tempo reale mediante la rete privata cellulare. Con questo strumento si ottiene la raccolta e l'analisi in tempo reale delle informazioni sullo stato della viabilità di competenza, al fine di attivare idonei provvedimenti per la sicurezza e la scorrevolezza della circolazione. La SON rappresenta la cerniera di collegamento tra l'Anas, il Dipartimento della Protezione Civile ed il Ministero dell'Interno. In tale ottica è stata riorganizzata sia sotto il profilo logistico che procedurale, con l'individuazione e la redazione di specifiche istruzioni operative, incluse nel sistema di Qualità della Direzione Centrale Lavori.

L'attività di sala è organizzata in tre turni di 8 ore coperti rispettivamente da quattro operatori nei turni diurni e due nel turno notturno. La sala è dotata di tutte le postazioni lavoro necessarie per gli operatori presenti e altre due postazioni di riserva. Ciascuna postazione è fornita di un PC connesso alla rete aziendale e ad Internet

nonché ai necessari servizi di posta elettronica ed è dotata di tutti gli strumenti di comunicazione come telefonia, telefonia VOIP (Voice Over IP – trasmissione della fonia tramite *Internet*) e fax. È inoltre a disposizione degli operatori una linea telefonica satellitare. Sono stati predisposti altri sistemi per la gestione remota di attività come, per esempio, il Progetto Sperimentale Infonebbia, o il monitoraggio tramite telecamere della situazione di traffico del Grande Raccordo Anulare, dell'Autostrada A3 Salerno – Reggio Calabria e della Tangenziale di Lecce.

Presso la sede centrale Anas è presente un sistema informatico, denominato Infotraffico, che riceve da un apposito collegamento con la rete telefonica TIM, le informazioni sulla viabilità trasmesse dal personale Anas su strada. L'organizzazione prevede circa 1500 operatori abilitati all'invio di comunicazioni, che generano un traffico stimabile in circa 120.000-150.000 messaggi all'anno. Il sistema di trasmissione utilizza il terminale (telefono cellulare di servizio) e comunica il messaggio in forma di SMS codificato, che viene convertito in un messaggio di posta elettronica (formato SMTP) e trasmesso prima sulla rete di telefonia mobile e poi via linea CDN ad Anas. Sul server della sede Anas, è presente un'applicazione, che lavora in prima approssimazione come un server di posta elettronica, e che riceve e memorizza i messaggi in un database. Gli operatori di sala accedono ai messaggi mediante un'apposita interfaccia che permette loro di intervenire sul messaggio per la convalida, eventuale correzione e successiva gestione.

Nella SON (come in ogni Sala Operativa Compartimentale) è presente inoltre una linea telefonica satellitare che permette all'azienda di mantenere comunicazioni affidabili anche quando le comunicazioni ordinarie (telefono, fax, cellulare) sono in stato di sovraccarico o di grave malfunzionamento. Tale rete rende possibili le comunicazioni quando gli operatori agiscono in posizioni del territorio non coperte dalla rete di telefonia cellulare. A tale scopo si dispone di una rete di 200 telefoni satellitari portatili distribuiti su tutti i Compartimenti.

Le funzioni proprie della SON sono rivolte esclusivamente ad un ambito operativo istituzionale, anche nel rispetto di quanto previsto dal Contratto di Servizio esistente tra Anas e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Presso la SON viene, inoltre, gestito il Progetto Sperimentale Infonebbia, nato dalla collaborazione con il Centro Sperimentale FIAT. Il sistema Infonebbia è stato installato, sia sulla autostrada A4, nel tratto compreso tra Brescia Est e Brescia Centro che sulla Torino Caselle, e si compone di sistemi per la rilevazione della nebbia e per la gestione remota delle direttive da segnalare all'utenza stradale, attraverso l'attivazione di Pannelli a Messaggio Variabile, di delineatori luminosi. Sono utilizzate anche Safety Car dotate di sistemi anticollisione, e sensori per rilevare nebbia code e incidenti, centrali elettroniche per ripristinare in tempo reale delle condizioni di visibilità e dispositivi telematici per la comunicazione tra autoveicoli e centrali operative. Queste sono alcune delle tecnologie avanzate che consentono alle infrastrutture di interagire con i veicoli che le percorrono e segnalare ai conducenti le situazioni di rischio imminente. Il progetto Infonebbia si propone di sperimentare sistemi integrati di assistenza alla guida in caso di nebbia, dotando le infrastrutture di sistemi di sicurezza in grado di interagire con i veicoli che le percorrono e di segnalare ai conducenti le situazioni di rischio imminente.

La SON è inoltre lo strumento informativo ed operativo che permette al CO.EM. (COordinamento EMergenza, struttura composta anche dal Coordinatore dell'Emergenza e l'U.O.E. - Unità Operativa di Emergenza) di affrontare le emergenze naturali, in stretto contatto con il Dipartimento di Protezione Civile e il Centro di Coordinamento Nazionale della Viabilità del Ministero dell'Interno.

In parallelo allo sviluppo delle normali attività di servizio della Sala Operativa Nazionale, nel secondo semestre 2005, si è registrata un'evoluzione tecnica che ha previsto il mantenimento e l'ottimizzazione delle funzioni già esistenti, l'aggiornamento tecnologico e l'aumento del grado di affidabilità delle prestazioni offerte.

Nell'ambito dello sviluppo delle funzioni del sistema SON-SOC, è anche previsto il collegamento alle sale operative Compartimentale del Lazio (con funzioni di pieno controllo e gestione) e Nazionale (con funzioni di supervisione e consultazione) dei sistemi di monitoraggio del traffico e controllo installati sul GRA e sull'Autostrada Roma–Fiumicino.

Ulteriori sviluppi tecnologici prevedono la disponibilità nelle Sale Operative Compartimentali e Nazionale, dei flussi video prodotti dalle telecamere installate sul territorio di ciascun Compartimento, in rapporto alle esigenze di monitoraggio diretto delle tratte di rete più critiche o maggiormente caricate dal traffico. Esempi in questo senso, sono le tratte già citate del Grande Raccordo Anulare, l'Autostrada Roma – Fiumicino, ma anche specifiche realizzazioni già operative o di prossima ultimazione sulle seguenti tratte:

- ▶ Autostrada A3 Salerno Reggio Calabria;
- ▶ Grande Viabilità Triestina tra Sistiana Opicina e Padriciano;
- ▶ Autostrade siciliane A19 Palermo-Catania e A29 Palermo-Mazzara del Vallo;
- ▶ Tangenziale di Bari;
- ▶ Tangenziale di Lecce;
- ▶ Galleria del Colle di Tenda (Statale 20 tratto italiano e tratto francese, gestito dal Compartimento di Torino);
- ▶ Statale 24 e la Statale 335 in Val di Susa;
- ▶ Raccordo Autostradale Chieti Pescara.

In SON è stato già sperimentato con successo questo modello di trasporto dati con riferimento alle telecamere già installate sul GRA, ad alcune installazioni sulla SARCA e sulla Tangenziale di Lecce. Negli sviluppi successivi l'obiettivo è quello di sistematizzare tale approccio, anche mediante lo sviluppo di un adeguato software di comunicazione e la razionalizzazione delle modalità di generazione dei flussi video.

In tale ambito va, infine, considerata la prospettiva di sviluppo di un sistema di monitoraggio avanzato in collaborazione con gli organi di Polizia Stradale, nell'ambito della convenzione di collaborazione stipulata tra Anas e il Ministero dell'Interno – Dipartimento Pubblica Sicurezza lo scorso Luglio 2005. Nell'ambito di questa

convenzione, è emersa infatti l'opportunità della realizzazione di un sistema di monitoraggio automatizzato del GRA, da effettuarsi mediante un maggior numero di telecamere da installare lungo tutto l'anello, e grazie ad un sistema di analisi automatizzata dei flussi video. Questo sistema di analisi è, attualmente, già in dotazione alla polizia, e consente il riconoscimento automatico di eventi come, ad esempio, un blocco improvviso di un veicolo, la rilevazione dell'abbandono di oggetti sulla carreggiata, riconoscimento automatico delle etichette distintive di trasporto merci pericolose per l'ambiente o altro.

La prospettiva di questo progetto risiede nella possibilità di disporre di uno strumento di monitoraggio avanzato, fornendo, in tempo reale, un puntuale sistema di conteggio e classificazione dei veicoli e producendo la generazione automatica di allarmi e avvisi in SON in conseguenza dell'attuazione di comportamenti non idonei da parte degli utenti. Questo strumento avrà, contemporaneamente, funzioni di monitoraggio degli eventi e ridurrà al minimo i tempi di intervento in casi di eventi che riguardino la mobilità contribuendo in maniera decisiva a migliorare la sicurezza sul tracciato, oltre a fornire dati utilizzabili ai fini progettuali per il dimensionamento della sezione tipo e del calcolo delle sovrastrutture.

Il piano neve nazionale (la rete stradale ed autostradale in gestione diretta)

L'Anas ha predisposto un piano per la gestione dell'emergenza sulla rete stradale e autostradale a gestione diretta. La società è parte attiva del Centro di Coordinamento Nazionale per la gestione delle situazioni di crisi della viabilità, il cui braccio operativo è interfacciato con la Sala Operativa Nazionale dell'Anas.

Per l'emergenza meteo l'Anas ha in mobilitazione 2.955 uomini divisi in squadre di intervento e 1427 mezzi, tra mezzi sgombero neve, lame, spargisale e frese; uomini e mezzi che, grazie a una capacità di intervento rapido ed un'esperienza ultra settancinquennale, intervengono spesso anche in ausilio alla viabilità provinciale e regionale.

In particolare per quanto riguarda l'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, che attraversa zone montane soggette a differenti fenomeni meteorologici, anche sulla base dell'esperienza del recente passato, l'Anas ha elaborato un nuovo piano neve ancora più dettagliato che potenzia ulteriormente i servizi prestati all'utenza.

L'obiettivo è stato quello di definire e coordinare tutte le iniziative da adottare nel caso in cui tratte autostradali della SA – RC siano interessate da eventi meteorologici tali da mettere in crisi la fluidità e la sicurezza della circolazione. Il piano d'intervento sul territorio è eseguito in collaborazione con tutti i soggetti istituzionali competenti in materia di pianificazione e gestione del traffico (Polizia Stradale, Comitati per la Viabilità, Prefetture, Regione, Province, Vigili del Fuoco, ecc.).

Sulla base della configurazione orografica ed altimetrica del tracciato della A3, e grazie ai dati storici disponibili, l'Anas ha individuato tratti a diverso rischio di innevamento (basso – medio – alto) per una lunghezza totale di circa 295 Km.

La struttura per l'esercizio e la manutenzione dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria è organizzata su tre centri di manutenzione, con sede rispettivamente a Salerno, Cosenza e Reggio Calabria, a loro volta suddivisi in 14 squadre di manutenzione, articolate su più turni per h 24 e facenti capo agli esistenti posti di manutenzione; presso i posti di manutenzione avviene lo stoccaggio del sale da disgelo.

L'attività di sgombero neve e spargimento di sale per disgelo è svolta dalle Squadre di "sorveglianza e pronto intervento" dell'Anas h 24.

Il personale in servizio è organizzato in squadre con un minimo di quattro unità, dislocate territorialmente al fine di garantire massima mobilità e tempestività d'intervento.

Il coordinamento avviene tramite la Sala Operativa dell'Anas di Cosenza, che contatta il personale di esercizio in servizio di ricognizione costante lungo l'autostrada. In caso di anomalie meccaniche o fermo dei mezzi, essi vengono riparati in loco dal personale Anas a mezzo di un'officina mobile su un furgone attrezzato.

La comunicazione tra tutti i soggetti interessati alla gestione delle emergenze viene condivisa prima di tutto da Anas e Polizia Stradale e riguarda, in particolare, il "codice di allerta neve".

Per assicurare adeguate azioni di coordinamento e di informazione tra la Polizia Stradale e Anas, il "piano d'intervento emergenza neve" è stato articolato in cinque fasi di allerta ed intervento, a seconda che le precipitazioni nevose siano:

- ▶ possibili;
- ▶ imminenti;
- ▶ in atto;
- ▶ intense in atto;
- ▶ intense in atto con blocco del traffico.

A seconda del codice relativo alla fase di allerta, è previsto l'elenco delle attività operative previste e/o già poste in essere; parallelamente è descritta la procedura per il funzionamento del sistema d'informazione.

Sono stati studiati itinerari alternativi, in caso di emergenza neve, da utilizzare in sostituzione del tracciato autostradale compreso nelle aree a rischio.

La comunicazione all'utenza è organizzata sia come informazione preventiva, sia come mezzo per gestire le emergenze.

Gli obiettivi fondamentali dell'attività d'informazione sono:

- informare gli utenti riguardo eventi/situazioni di crisi possibili lungo l'A3;
- informare gli utenti sui comportamenti da adottare in caso di emergenza neve;
- informare ed interagire con i media.

L'aggiornamento e la diffusione di notizie sulla viabilità durante le emergenze sono coordinate dai responsabili di Anas e Polizia Stradale e dalla Direzione Centrale Comunicazione dell'Anas.

Per la divulgazione delle notizie di competenza Anas, viene utilizzato prioritariamente il canale istituzionale CCISS, attraverso gli opportuni collegamenti tra la SOC di Cosenza, la Direzione Centrale Comunicazione e la struttura CCISS Anas presso il centro RAI di Saxa Rubra a Roma.

E' stato predisposto, in accordo con la Polizia Stradale, un piano di dislocamento dei mezzi di soccorso meccanico nei punti di particolare criticità.

Per quanto riguarda l'assistenza diretta agli utenti, Anas, Polizia Stradale e Prefetture competenti attivano il Dipartimento Regionale della Protezione Civile per gli interventi sul territorio da parte di associazioni di volontariato.

Contestualmente ed eventualmente l'Anas, attraverso la SON e l'Unità operativa per la gestione delle emergenze, informa il Dipartimento Nazionale di Protezione Civile.

Le Ferrovie dello Stato hanno dichiarato la disponibilità ad attivare, con preavviso di 24ore, treni per trasporto auto, mezzi pesanti e passeggeri sulla tratta Battipaglia–Reggio Calabria, come modalità alternativa di collegamento in caso di eventi nevosi particolarmente estesi e persistenti.

Per Piano Neve Nazionale si intende la raccolta del "Piano Neve" che ogni Compartimento è tenuto a redigere entro la prima decade di ottobre. Successivamente questi piani, che naturalmente si diversificano a seconda delle connotazioni morfologiche, differenziazione dei punti critici e delle caratteristiche stradali ed autostradali di ogni compartimento, vengono trasmessi alla Direzione Centrale Lavori che verificando e coordinando l'attività periferica pone la documentazione a disposizione delle strutture interessate per la consultazione, tra le quali prioritariamente la Sala Operativa Nazionale che ne usufruisce per la gestione delle emergenze per precipitazioni nevose.

Catasto strade

La Direzione Centrale Lavori nell'anno 2004 ha avviato le procedure concorsuali per l'ottenimento di un sistema di rilevamento automatizzato delle caratteristiche geometriche della rete in gestione attraverso tre appalti divisi geograficamente, centro-nord, centro-sud, isole.

L'attività è proseguita anche nel corso del 2005 ed i risultati definitivi si potranno ottenere nel 2006.

Il sistema rileverà la consistenza delle strade, l'indice di regolarità della pavimentazione, gli accessi, la pubblicità, gli impianti di carburanti, i ponti, i viadotti, le gallerie, la quota delle strade.

Il Sistema costituirà la base per una moderna ed efficiente gestione di beni concessi dallo Stato ad ANAS.

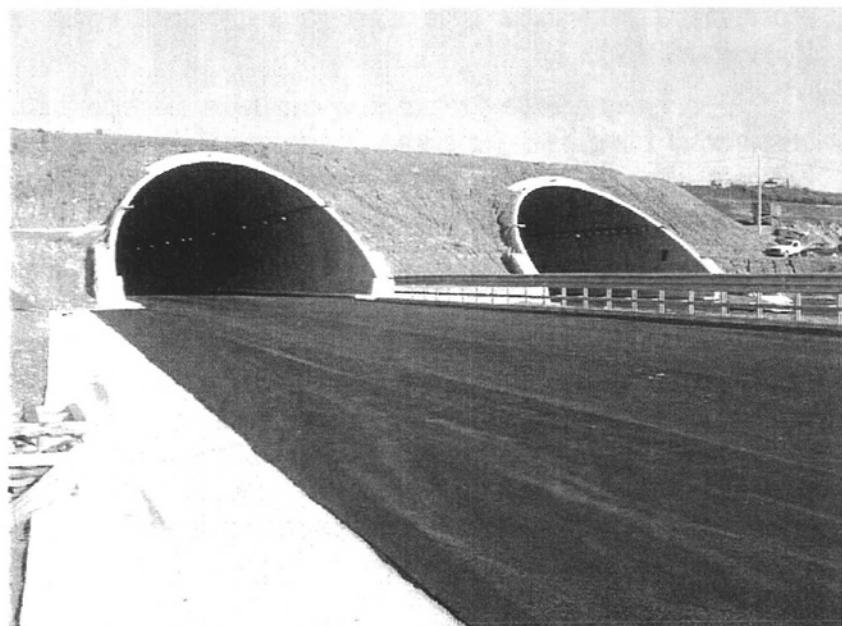
Espropri

Sulla base della nuova normativa relativa agli espropri la Direzione Centrale Lavori ha pubblicato un manuale di procedure applicative trasmesso a tutti gli uffici operativi dell'ANAS ed apprezzato anche in altre Amministrazioni pubbliche.

Detto manuale è esplicativo della nuova normativa e riporta gli schemi applicativi per le diverse procedure

Il risultato, raggiunto, è stato quello di aver creato un manuale di preziosa collaborazione per tutti gli «addetti ai lavori» in grado di soddisfare le più minute esigenze derivanti dalle problematiche di prima attuazione delle nuove norme in materia di espropriazioni.

La nuova procedura è attualmente disponibile sul portale ANAS.



A3 Galleria Serralunga

LE ATTIVITÀ DELLA
DIREZIONE
CENTRALE GRANDI
INFRASTRUTTURE
DEL MEZZOGIORNO

Grandi Infrastrutture del Mezzogiorno

La Direzione Centrale Grandi Infrastrutture del Mezzogiorno ha dirette competenze su tutte le attività inerenti l'esecuzione dei lavori di ammodernamento dell'Autostrada Salerno – Reggio Calabria e della SS 106 "Ionica", nonché su quelle relative alla manutenzione straordinaria ed ordinaria dell'Autostrada Salerno – Reggio Calabria.

Nel corso dell'anno 2005 è stato predisposto lo schema dell'organizzazione della Direzione e degli Uffici periferici, approvato nel maggio 2005 dal Consiglio d'Amministrazione, organigramma che è allo stato in via di discussione con le Organizzazioni Sindacali.

La Direzione è chiamata principalmente a seguire le attività dei lavori in tutto il processo funzionale operativo come sinteticamente indicato di seguito:

- ▶ coordinamento dei procedimenti di pianificazione, programmazione e progettazione, nei limiti delle competenze assegnate;
- ▶ istruttoria tecnico-amministrativa dei progetti e delle perizie inviate dagli Uffici Periferici, nei limiti delle competenze assegnate;
- ▶ attività di controllo e monitoraggio dei lavori;
- ▶ attività di coordinamento e controllo della struttura periferica dell'Ufficio Speciale di Cosenza e delle sue Sezioni Staccate di Salerno e Reggio Calabria.

I principali obiettivi da perseguire e perseguiti nel corso del 2005 sono quelli di:

- ▶ governare al meglio i lotti appaltati;
- ▶ accelerare le esecuzioni dei lavori sia sull'Autostrada che sulla S.S. n° 106;
- ▶ chiudere i contratti con le imprese fallite o inadempienti, riappaltando ed eseguendo i relativi lavori;
- ▶ applicare per la prima volta il nuovo strumento del *General Contractor*;
- ▶ garantire la manutenzione e l'esercizio dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria sia sull'Autostrada che sulla S.S. n° 106.

A tal proposito si ricorda che l'inclusione dell'ammodernamento dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria e della SS 106 "Ionica" tra le opere di rilevanza strategica nazionale ha reso possibile applicare all'intervento le particolari procedure realizzative e finanziarie previste dalla Legge Obiettivo.

L'AUTOSTRADA
SALERNO-REGGIO
CALABRIA

L'Autostrada Salerno – Reggio Calabria, con i suoi 443 km di lunghezza, è l'unica arteria di scorrimento che, attraverso i territori campani, lucani e calabresi, collega la Sicilia alla grande rete autostradale del nord, italiana e europea.

All'avvio dei lavori di ammodernamento l'Autostrada risultava essere costituita da una piattaforma a due carreggiate con banchina inadeguata e senza corsia di emergenza; i lavori di ammodernamento prevedono l'adeguamento alla norma 1b del CNR/80 dal km 2+500 al km 53+000, con tre corsie di marcia e corsia d'emergenza, e alla norma 1a del CNR/80 dal km 53+000 al km 443+000, con due corsie di marcia oltre l'emergenza.

La realizzazione dell'ammodernamento dell'Autostrada, nella seconda metà degli anni novanta, fu concepita suddividendo l'intero asse autostradale, della lunghezza di 445 chilometri circa, in lotti successivi e prevedendo, nelle progettazioni allora avviate, l'adeguamento in sede, vista la richiesta avanzata dagli Enti Territoriali e di Tutela Ambientale di contenere al minimo ogni ulteriore consumo del territorio.

I lavori d'ammodernamento prevedono quale assetto finale dell'autostrada:

- ▶ per il tratto Salerno (km. 0+000) - Sicipignano degli Alburni (km 53+800) una sezione autostradale con 3 corsie di marcia più quella di emergenza;
- ▶ per il tratto Sicipignano degli Alburni (km 53+800) - Reggio Calabria (km. 442+900) una sezione autostradale con 2 corsie di marcia più quella di emergenza.

Alla fine dell'anno 2001 fu approvata la Legge n° 443/2001 ("Legge Obiettivo") per la realizzazione delle infrastrutture tra le quali è stata annoverata anche l'autostrada Salerno-Reggio Calabria e successivamente è stato emanato il decreto legislativo n° 190 del 20.8.2002 per l'attuazione della Legge 21/12/ 01 n° 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale".

Il decreto ha introdotto, quale norma di attuazione della legge, la possibilità di affidare ad un *General Contractor* la realizzazione con qualsiasi mezzo delle opere o parti di opere previste nella stessa "Legge Obiettivo".

Con riferimento al nuovo quadro normativo delineatosi, l'ANAS Spa ha portato a compimento la fase di riorganizzazione degli interventi che prevede, ad oggi, l'accorpamento di più lotti in 7 Macrolotti, da affidare al *General Contractor*, ed il mantenimento di lotti singoli da affidare, nella maggior parte dei casi, con il metodo dell'Appalto Integrato.

Si tratta di un programma ed uno sforzo mai conosciuto prima e che ha pochi eguali per l'estensione dell'intervento, pari a circa 445 chilometri, e per l'impegno finanziario.

Per far fronte a questo impegnativo programma, l'ANAS Spa ha creato, nel luglio del 2003, una struttura interna dedicata esclusivamente all'esecuzione dei lavori di ammodernamento dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria ed all'esercizio della stessa, istituendo la Direzione Grandi Infrastrutture del Mezzogiorno, così ribadendo i principali obiettivi da raggiungere:

- ▶ governare le tematiche tecniche ed amministrative dei lotti già appaltati, alcuni dei quali caratterizzati dall'interruzione dei lavori per rescissioni contrattuali;
- ▶ riaffidare i lavori relativi alle rescissioni contrattuali;

- ▶ accelerare l'esecuzione dei lavori in corso;
- ▶ definire i contenziosi;
- ▶ applicare il nuovo strumento contrattuale del *General Contractor*.

Per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, si è quindi prodotta un'accelerazione delle progettazioni, degli appalti e dei lavori sia grazie all'utilizzazione dello strumento del *General Contractor*, che offre maggiori garanzie sotto il profilo della tenuta finanziaria dell'Appaltatore e sotto il profilo gestionale-operativo, sia grazie ai notevoli impegni finanziari assunti.

Ad oggi risultano finanziati, per un importo totale di 6,318 €/miliardi, sia tutti gli interventi in esecuzione che tutti quelli in fase d'appalto, a dimostrazione del massiccio sforzo in corso sul piano progettuale, contrattuale ed esecutivo.

L'impostazione generale progettuale, condizionata dalle scelte in sede di VIA e di approvazioni urbanistiche, è stata quella di conseguire il maggior risparmio di territorio possibile e ampliare in sede l'autostrada, il ché ha comportato e comporta, di norma, la chiusura totale di una carreggiata durante il corso dei lavori, con questo purtroppo penalizzando, ovviamente, l'utenza, in quanto i cantieri incidono sulla autostrada esistente, spesso senza possibilità di validi percorsi alternativi.

Lo stato dell'arte ad oggi del progetto generale d'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria (lavori in progettazione, in appalto ed in corso) è rappresentato visivamente nella Carta Stradale "Stato dell'arte dei lavori di ammodernamento ed adeguamento", nonché riassunto nella Tabella "Quadro generale dello stato dell'arte".

Risultano complessivamente previsti 46 interventi, suddivisi in 7 Macrolotto e 38 Lotti.

Attualmente i lavori ultimati, in corso o in appalto sull'autostrada, impegnano 310 Km della stessa, pari a circa il 72% dell'intero tracciato. Di questi 310 Km, 121 km sono ad oggi ultimati e fruibili, mentre si prevede di rendere disponibili agli utenti altri 40 km circa entro il primo trimestre del 2007.

Per tutti i lavori ad oggi in corso o in appalto è ragionevole prevedere l'ultimazione, in sequenza, entro il 2009.

Gli stanziamenti ad oggi resi disponibili ammontano a circa 6,318 €/miliardi, mentre per il completamento dell'adeguamento per le tratte ancora da progettare e/o da appaltare sono ancora necessari circa 2,640 €/miliardi.

MACROLotto N°1

Il macrolotto n° 1 è compreso tra il Km 53+800 (svincolo di Sicignano degli Alburni incluso) ed il Km 82+330 (svincolo di Atena Lucana escluso), ha una lunghezza complessiva di 28,530 Km e l'importo netto dell'investimento è pari ad €/milioni 597.

In data 17 ottobre 2003 è avvenuta la consegna delle attività e dei lavori al *General Contractor* aggiudicatario C.M.C. s.c.r.l. – Ravenna - per l'importo netto di €/milioni 445 per lavori e la loro ultimazione è prevista per la seconda metà del 2007.

Dopo la consegna e espletate le attività propedeutiche (espropri, bonifiche belliche, eliminazione interferenze, autorizzazioni antimafia, etc.) i cantieri di lavoro hanno avuto concreto inizio nella primavera del 2004 ed, al marzo del 2006, i lavori sono in corso su tutta l'estesa del Macrolotto ed hanno raggiunto la produzione di circa 190 €/milioni.

MACROLotto N°2

Il macrolotto n° 2 è compreso tra il Km 108+000 (svincolo di Padula-Bonabitacolo escluso) ed il Km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso), ha una lunghezza complessiva di 31,000 Km e l'importo lordo dell'investimento è pari a 1.039 €/milioni.

I lavori, per un importo lordo di € 789 €/milioni, sono oggetto di una gara bandita all'inizio dell'anno 2005 ed in via di conclusione.

MACROLotto N°3

Il macrolotto n° 3 è compreso tra il Km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso) ed il Km 206+500 (svincolo di Tarsia escluso), ha una lunghezza complessiva di 67,500 Km e l'importo lordo di massima dell'investimento è pari a 1.121 €/milioni.

È in corso di avanzata esecuzione la progettazione definitiva a cura della Direzione Centrale di Programmazione e Progettazione dell'ANAS, progettazione che verrà sottoposta all'approvazione del CIPE per il finanziamento.

MACROLotto N°4A

Il macrolotto n° 4a è compreso tra il Km 259+700 (svincolo di Cosenza escluso) ed il Km 286+000 (svincolo di Atilia-Grimaldi incluso), ha una lunghezza complessiva di 26,300 Km e l'importo lordo di massima dell'investimento è pari a 531 €/milioni.

È in corso di avanzata esecuzione la progettazione definitiva a cura della Direzione Centrale di Programmazione e Progettazione dell'ANAS, progettazione che verrà sottoposta all'approvazione del CIPE per il finanziamento.

MACROLotto N°4B

Il macrolotto n° 4b è compreso tra il Km 286+000 (svincolo di Atilia-Grimaldi escluso) ed il Km 304+200 (svincolo di Falerna incluso), ha una lunghezza complessiva di 18,200 Km e l'importo lordo dell'investimento è pari a 445 €/milioni.

I lavori, per un importo lordo di 337 milioni di euro, sono oggetto di una gara aggiudicata in data 28.12.2005 e sono in corso di contrattualizzazione.

MACROLotto N°5

Il macrolotto n° 5 è compreso tra il Km 393+500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) ed il Km 423+300 (svincolo di Scilla escluso), ha una lunghezza complessiva di 29,800 Km e l'importo netto dell'investimento è pari a 1.034 €/milioni.

In data 12 luglio 2004 è avvenuta la consegna delle attività al *General Contractor* aggiudicatario ATI Impregilo & Condotte d'Acqua – Roma - per l'importo netto di 775 €/milioni per lavori e la loro ultimazione è prevista per la fine dell'anno 2008.

Dopo la consegna e espletate le attività propedeutiche (espropri, bonifiche belliche, eliminazione interferenze, autorizzazioni antimafia, etc.) ed approvato il progetto esecutivo redatto dal *General Contractor*, i cantieri di lavoro hanno avuto concreto inizio all'inizio dell'anno 2006 ed, al marzo, i lavori sono in corso su parte dell'estesa del Macrolotto.

MACROLOTTO N°6

Il macrolotto n° 6 è compreso tra il Km 423+300 (svincolo di Scilla incluso) ed il Km 442+920 (svincolo di Reggio Calabria incluso), ha una lunghezza complessiva di 19,620 Km e l'importo netto dell'investimento è pari a 601 €/milioni.

Nel luglio 2004 è avvenuta la consegna delle attività al *General Contractor* aggiudicatario ATI Impregilo & Condotte d'Acqua - Roma - per l'importo netto di 432 €/milioni per lavori, la cui ultimazione è prevista per la fine dell'anno 2009.

Sono in corso le attività propedeutiche (espropri, bonifiche belliche, eliminazione interferenze, autorizzazioni antimafia, etc.) e la redazione del progetto esecutivo da parte del *General Contractor*, e l'inizio delle opere è previsto per l'estate dell'anno in corso.

**LAVORI
SULL'AUTOSTRADA
SALERNO-REGGIO
CALABRIA
EFFETTUATI NEL
2005**

Nell'anno 2005 si sono avuti in esecuzione n° 11 Lavori, di cui due consegnati ed uno completato nel corso dell'anno, per un importo netto totale dei lavori di 906 €/milioni.

Sono state consegnate le attività dei Macrolotti n° 5 e n° 6 di cui si prevede l'avvio dei lavori nel primo semestre 2006 per un importo pari ad 1.186 €/milioni.

Sono state o sono in via di esperimento n° 5 gare per lavori, di cui una relativa al macrolotto n° 4b, per l'importo totale dei lavori a base d'asta di 1.483 €/milioni, lavori che potranno essere consegnati nel corso del 2006.

Nel corso dell'anno la Direzione ha intensificato l'attività di controllo sui lavori in corso di esecuzione.

È in corso d'esecuzione un programma di interventi straordinari di ammodernamento per una radicale razionalizzazione dell'arteria in termini di sicurezza e scorrevolezza del traffico.

Si è proceduto alla rimodulazione del piano di manutenzione Straordinaria previsto nel Contratta di Programma Triennale 2003-2005 per un importo complessivo di 44 €/milioni per interventi di manutenzione straordinaria, adeguamento impiantistica galleria, pavimentazioni i cui lavori sono stati tutti posti in gara ed aggiudicati dall'Ufficio di Cosenza.

Inoltre è stato approvato, appaltato e posto in esecuzione il piano di Manutenzione Ordinaria per un importo complessivo pari 15 €/milioni.

**LA S.S. 106
"IONICA"**

La S.S. 106 "Ionica", con i suoi 491 km di lunghezza, rappresenta uno dei principali itinerari della rete stradale di grande comunicazione dell'Italia meridionale. La stessa ha inizio dall'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, alle porte di Reggio

Calabria, e si sviluppa lungo l'arco costiero ionico fino a Taranto, e funge così da collegamento diretto tra le regioni Calabria, Basilicata e Puglia sulla costa ad est.

Attualmente la statale risulta costituita, nel tratto calabrese, da una piattaforma variabile che va da una carreggiata di m. 5,40 ad una tipologia riconducibile alla sezione tipo III CNR/80 a doppia carreggiata.

I lavori di ammodernamento prevedono sostanzialmente l'adeguamento in variante della piattaforma alla sezione tipo III CNR/80 a doppia carreggiata per gli interventi per cui era già avviata la fase di progettazione, mentre per le opere di nuova progettazione si prevederà l'adeguamento al tipo B del DM 05.11.2001.

Nel complesso, per la costruzione della nuova S.S. n° 106 è prevista l'esecuzione di n° 12 Macrolotti ed alcuni appalti integrati per un impegno finanziario complessivo di circa 15 miliardi di euro al momento non finanziati

Per i lavori di ammodernamento della SS 106 "Ionica", nel corso del 2005, sono stati aggiudicati definitivamente n. 3 interventi, di cui n. 2 Macrolotti affidati ad un *General Contractor* (Macrolotto n° 2 - Catanzaro e Macrolotto n°1 - Locri) e n. 1 Appalto Integrato, per un importo complessivo pari ad €/milioni 1.324.

Dei succitati lavori sono state consegnate le attività (definizione delle interferenze, espropri, protocollo di legalità, allestimento aree di cantiere, progettazione esecutiva, etc.) ed è previsto l'inizio concreto dei lavori entro il primo semestre del 2006.

Un ulteriore lavoro dell'importo a base d'asta di 98 €/milioni è stato posto in gara e dello stesso è stata effettuata laggiudicazione provvisoria.



A3 Salerno – Reggio Calabria

Tratta Salerno - Sicignano

Attività rivolte al mercato

Le tradizionali attività a reddito generatrici di ricavi da mercato hanno confermato, anche per il 2005 come già negli esercizi precedenti, un andamento in sensibile crescita.

I ricavi sono relativi a: royalties per concessioni autostradali, concessioni di attraversamenti e accessi, concessioni dei siti per telefonia mobile, diritti di posa della fibra ottica, concessioni per pubblicità, trasporti eccezionali ed altre categorie residuali.

Come noto, con provvedimento del 09/04/04, ANAS ha disposto una procedura di sanatoria concedendo la possibilità di richiedere entro il 30 giugno 2004, termine prorogato con successivo provvedimento al 31/01/05, la regolarizzazione agevolata degli accessi stradali realizzati abusivamente e soggetti al rilascio di una concessione o di una autorizzazione.

La procedura di regolarizzazione degli accessi ha consentito un significativo incremento delle posizioni fatturate, anche se rimane molto elevato il numero delle posizioni abusive.

Poiché la procedura di sanatoria non ha consentito l'individuazione totale degli abusivi, la Società, nel corso del 2005, ha avviato un Progetto Pilotato denominato "Censimento Piemonte" conferendo l'incarico ad una società esterna di individuare, mediante sopralluoghi specifici, gli abusivi.

Infatti, nella sola regione Piemonte, sono stati individuati circa 2.700 abusivi.

A tutt'oggi, risultano censite e regolarmente fatturate circa 70.000 posizioni per accessi e attraversamenti, che generano un introito per ANAS su base annuale di circa 13,1 €/milioni. Le attuali posizioni fatturate, per effetto delle attività in corso, potrebbero essere incrementate notevolmente nel prossimo futuro.

I proventi per licenze e concessioni, che comprendono, oltre ad accessi ed attraversamenti, i canoni per le stazioni di servizio, i siti di telefonia mobile ed i cavi in fibra ottica, sono complessivamente incrementati del 7,4%, passando da 22,63 a 24,30 €/milioni.

L'importo dei Canoni da sub concessioni su AS, pari a Euro/milioni 60,6 nel 2004 (€/milioni 55,9 per Proventi da concessioni A24-A25 della Strada dei Parchi S.p.A e €/milioni 4,7 dai Canoni da sub concessioni su altre autostrade), è passato a 60,9 €/milioni (55,9 €/milioni per Proventi da concessioni A24-A25 della Strada dei Parchi S.p.A e 5,0 €/milioni dai Canoni da sub concessioni su altre autostrade). L'incremento è conseguenza principalmente delle nuove convenzioni di concessioni stipulate con le Società Concessionarie Autostradali, in base alle quali l'Anas percepisce il 2% dei proventi percepiti dai terzi sub-concessionari.

La componente finanziaria del canone sulla concessione Strada dei Parchi è stato riclassificato in bilancio tra i proventi finanziari, come illustrato nella nota integrativa.

I proventi relativi ai trasporti eccezionali sono passati da 5,2 a 5,3 €/milioni. L'incremento è imputabile alle maggiori richieste di autorizzazione presentate dagli utenti.

I ricavi da pubblicità su strade statali sono incrementati del 16%, passando da 8,5 a 9,9 €/milioni, in conseguenza dell'impegno promozionale profuso dalla Società.

Il decremento della voce Altri ricavi è dovuto principalmente alla voce Vendita di materiali e beni, pari a oltre 6 €/milioni nel 2004 e ridottasi a 1,5 €/milioni nel 2005, relativa alla vendita di materiale di risulta e di materiale pregiato che l'Anas recupera quando effettua gallerie, svincoli, ecc. e li rivende alle imprese di costruzioni.



-Strada Statale 131 Carlo Felice

LE LINEE
STRATEGICHE E LE
ATTIVITÀ DELLA
DIVISIONE
INTERNATIONAL

Attività internazionali

Si illustrano sinteticamente di seguito le principali attività svolte dalla Divisione International, nel corso del 2005 e nei primi mesi del 2006.

Tenendo presente che:

- il 2003 è stato l'anno di avvio dell'internazionalizzazione dell'ANAS e di nascita della Divisione International,
- il 2004 è stato quello dello start-up delle iniziative (volte principalmente alla creazione di una rete di contatti ed alla promozione dell'ANAS e delle sue attività all'estero) e del raggiungimento dei primi risultati,

si può affermare che il 2005 è stato l'anno in cui:

- sono state sviluppate e consolidate le principali iniziative avviate nel 2004;
- sono state individuate e sviluppate nuove iniziative volte alla cooperazione anche di tipo istituzionale;
- è stata avviata la partecipazione alle gare bandite da enti di finanziamento in ambito europeo ed extra-europeo.

I principali risultati conseguiti riguardano l'Iraq, il Venezuela, l'India, la Federazione Russa, l'Albania. Maggiori dettagli vengono forniti di seguito.

IRAQ

Le attività relative al Piano Nazionale dei Trasporti dell'IRAQ - oggetto del contratto affidato nel settembre 2003 da parte del Ministero degli Affari Esteri italiano (MAE) al "Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq" (CIITI) composto da ANAS, Ferrovie dello Stato/Italferr, ENAC ed ENAV - sono state completate nel mese di luglio 2005.

Recentemente il Ministero Affari Esteri (MAE) ha affidato al CIITI un incarico aggiuntivo per l'effettuazione di un corso di formazione di tre settimane per i funzionari iracheni che gestiranno il Piano predisposto dallo stesso CIITI.

Inoltre, il MAE ha in corso di affidamento al CIITI un ulteriore incarico per lo svolgimento di un corso di formazione riguardante il tema della pianificazione dei trasporti, della durata di sei mesi. Il valore del relativo contratto è di 1 milione di euro.

Infine, è emersa la possibilità che il MAE stesso finanzi un ulteriore progetto da affidare al CIITI relativo allo studio della rete di trasporto multimodale della regione sud dell'Iraq incluso lo studio della nuova configurazione dei porti iracheni nonché lo studio di fattibilità, la progettazione per l'affidamento in gara e la predisposizione dei documenti di gara della linea ferroviaria di collegamento con il Kuwait. L'importo stimato del progetto è di 2,6 €/milioni.

CORRIDOIO VIII

Facendo seguito ad una specifica richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e nell'ambito della collaborazione con il Segretariato di Bari del Corridoio VIII, l'ANAS ha formulato una proposta per lo sviluppo di un Master Plan relativo alla pianificazione/realizzazione dell'intero itinerario stradale del Corridoio VIII che - recependo e tenendo conto dello stato di avanzamento delle attività di progettazione e di costruzione inerente l'itinerario stesso – consenta, tra l'altro, l'avviamento con procedura accelerata di progetti prioritari secondo criteri di omogeneizzazione ed ottimizzazione complessiva inerenti la realizzazione dell'opera.

La proposta ha raccolto l'interesse degli Stati coinvolti.

In data 18 luglio 2005 è stata confermata la disponibilità dell'ANAS a partecipare al gruppo di lavoro multinazionale per l'individuazione degli interventi prioritari in campo stradale nell'ambito del Corridoio VIII e le relative problematiche d'inquadramento nel complesso delle opere previste per l'intero Corridoio.

Nel mese di settembre 2005 l'ANAS ha effettuato il rilievo sul campo della situazione attuale dell'intero corridoio (circa 900 km) i cui risultati sono stati presentati in ambito MIT e in ambito *Steering Committee* del Corridoio VIII ed hanno costituito la base per la messa a punto di una proposta di sviluppo e rapida messa in esercizio del Corridoio.

Al riguardo il MIT, in data 14 novembre, ha confermato ufficialmente l'intenzione di avviare il progetto finalizzato al miglioramento della percorribilità del Corridoio VIII stradale che sarà sviluppato dal citato gruppo di lavoro internazionale indicando l'ANAS come soggetto coordinatore del gruppo stesso.

In aggiunta si stanno esplorando ulteriori possibili fonti di finanziamento per la prosecuzione delle attività progettuali ed particolare per avviare un piano di sviluppo e rapida messa in esercizio del Corridoio. La strategia di questo piano di sviluppo, che è stata illustrata nel corso di un seminario organizzato dall'Ambasciata Italiana in Albania, tenuto a Tirana nel mese di ottobre 2005, è stata messa a punto anche sulla base delle risultanze del sopralluogo citato e prevede interventi di carattere tecnico stradale e interventi dedicati all'organizzazione della logistica.

VENEZUELA

L'ANAS, sin dal luglio 2004, sta portando avanti una serie di iniziative volte a far conoscere ed apprezzare la società in Venezuela ed a creare le premesse per l'acquisizione di commesse di ampio respiro tecnico ed economico.

Tra queste, le principali riguardano:

- la concessione per la costruzione e gestione del nuovo ponte sul Lago di Maracaibo (Stato Zulia) e per la ristrutturazione del ponte esistente (importo: circa 600 ML USD);
- il Piano Nazionale per la Manutenzione Stradale;
- l'offerta non sollecitata per il nuovo collegamento tra Caracas e l'aeroporto di La Guaira (circa 50 km). Si tratta di un importante intervento di progettazione, direzione lavori, costruzione, gestione e manutenzione decennale di un

complesso di opere che garantiranno un collegamento stabile e sicuro tra Caracas e La Guaira. Il valore complessivo dell'intervento non è ancora stato definito ma si aggira intorno ai 600-700 ML USD.

In tutte le iniziative sopra descritte, l'impegno dell'ANAS non riguarderà la costruzione delle opere.

Inoltre, sono stati stabiliti contatti con il principale consorzio di imprese italiane che opera in Venezuela (Ghella, Astaldi, Impregilo) con cui è stato firmato nel mese di aprile 2006 un accordo quadro di coordinamento e cooperazione finalizzato a garantire il massimo effetto del "Sistema Italia" in Venezuela.

ASSOCIAZIONE
DEGLI STATI DEI
CARAIBI (AEC)

Il 29 giugno 2005 è stato ratificato il Memorandum di Intesa tra l'Associazione degli Stati dei Caraibi (AEC) e l'ANAS firmato il 22 giugno presso l'Ambasciata Italiana a Caracas inerente il settore del disaster management applicato alle infrastrutture e volto, in particolare, alla messa in atto di progetti di assistenza e formazione per la prevenzione e la mitigazione degli effetti dei disastri naturali sulle infrastrutture stradali, nonché per il recupero delle opere stradali danneggiate.

Ad ottobre 2005 è stato inoltrato il previsto documento tecnico-metodologico-economico che descrive le modalità di assistenza tecnica che l'ANAS potrà fornire all'AEC in attuazione del suddetto Memorandum (progetto: "Integrated Road Disaster Management Project" – durata prevista: 30 mesi – importo: 3.8 Milioni di Euro). Tale documento è stato approvato nel corso della XIII riunione del Comitato Speciale dei Trasporti dell'AEC (24 - 25 ottobre 2005). La AEC ha quindi inoltrato al MAE italiano la relativa richiesta di finanziamento a valere sui Trust Funds BID nell'ambito dei rapporti di cooperazione tra l'Italia e la stessa AEC.

In data 30/11/05 il MAE ha ufficialmente comunicato all'ANAS di avere approvato la proposta dal punto di vista tecnico ed ha comunicato che il finanziamento della stessa sarebbe stato, a breve, posto all'approvazione del Comitato Direzionale dello stesso Ministero. Si è in attesa di comunicazioni al riguardo.

INDIA

Ad aprile 2005 l'ANAS ha preso parte ad una missione in India organizzata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Confindustria, nel corso della quale sono stati stabiliti i primi contatti con gli enti stradali ed autostradali indiani.

Dal 17 al 22 settembre 2005 l'ANAS ha partecipato alla citata missione approfondendo i contatti stabiliti e raccogliendo il vivo interesse mostrato da parte indiana nei confronti dell'esperienza ANAS nel campo della gestione delle concessioni autostradali e nelle attività di "operation & maintenance" di tratte stradali e autostradali.

In data 5 ottobre 2005, è stato firmato presso l'ANAS il "Memorandum di Intenti sul programma di cooperazione fra le amministrazioni stradali italiana e indiana". Nel mese di gennaio 2006 è stata formalizzata la costituzione del gruppo di lavoro misto previsto dall'art. 4 del Memorandum.

Nel mese di novembre 2005, la NHAI ha inoltrato all'ANAS una richiesta di consulenza/assistenza in campo stradale/autostradale. A tal riguardo è stato

predisposto – in coordinamento con la Direzione Centrale Autostrade e Trafori e la Direzione Centrale Affari Generali e Patrimonio – un documento tecnico descrittivo inerente alle modalità attraverso le quali l'ANAS potrebbe fornire tale assistenza. Tale documento è stato sottoposto all'attenzione della NHAI per l'individuazione – qualora ritenuto di interesse – delle possibili fonti di finanziamento dell'iniziativa.

CINA

Si tratta di una iniziativa relativa alla gestione di un tratto della autostrada Hetan (tratto urbano nella città di Urumqi della lunghezza di circa 22 km) proposta all'ANAS dalla Socotherm, società italiana che opera in Cina nell'ambito di diversi settori.

Il 14 dicembre 2005, si è tenuta ad Urumqi (Regione Autonoma dello Xinjiang) una riunione volta a definire i punti dell'accordo tra la società cinese (Urumqi Urban Construction Investment Co. Ltd.) e la Socotherm in partnership con l'ANAS. Tale incontro ha portato alla decisione di redigere e presentare alla parte cinese sia un nuovo testo di Accordo di Concessione (sostitutivo del precedente) sia un Business Plan dell'iniziativa comprendente le diverse opzioni di fattibilità economico-finanziaria.

Ulteriore risultato della riunione è stata la proroga di 180 giorni, a partire dal 14/12/2005, per l'adempimento dei prerequisiti previsti nell'Accordo di Concessione.

Le attività in corso di avviamento riguardano le indagini di due diligence e di approfondimento del contesto normativo e giuridico cinese, la elaborazione del business plan, la predisposizione del testo del nuovo Accordo di Concessione e la ricerca di soggetti finanziatori.

Allo stato attuale si sta predisponendo il Business Plan.

ALBANIA

Nel mese di febbraio 2006 l'ANAS ha stipulato un Accordo di Cooperazione con il Gestore Stradale della Repubblica d'Albania. Si tratta di un accordo di durata quadriennale volto, tra l'altro, ad individuare le iniziative per il completamento e l'ammodernamento dell'itinerario stradale del Corridoio VIII (Porto di Durazzo, Tirana, Skopje, Sofia, Mar Nero). A tale scopo, verrà individuata un'unità operativa italo-albanese che avrà il compito di curare le attività tecnico-economiche e costituire un parco progetti su cui predisporre le richieste di finanziamento per la progettazione e lo sviluppo delle infrastrutture stradali del Corridoio VIII, in territorio albanese.

**FEDERAZIONE
RUSSA**

In data 21 febbraio 2006 nell'ambito di una visita in Italia da parte del Direttore Generale del Gestore Stradale russo "Roads of Russia" è stato firmato un accordo di cooperazione istituzionale. Si tratta di un accordo di tipo programmatico di durata quadriennale (rinnovabile per altri quattro anni) per l'identificazione e lo sviluppo di progetti di comune interesse concernenti, tra l'altro, piani di sviluppo autostradale, strategie di realizzazione, progetti su tratte autostradali da realizzare in concessione, catasto strade, progetti di ricerca e sperimentazione.

È già stato costituito il Gruppo di Lavoro misto secondo quanto previsto dall'art. 4 dell'accordo.

SERBIA

I progetti del completamento del by-pass di Belgrado, già parzialmente in costruzione, e la direttrice stradale Belgrado – Timisoara sono oggetto di interesse da parte dell'ANAS e rappresentano elementi di prioritaria importanza nell'ambito dei collegamenti europei che interessano la regione dei Balcani.

L'ANAS ha acquisito e sta analizzando la documentazione disponibile relativa a queste tratte con lo scopo di verificare la possibilità di proporre al governo serbo di inoltrare al MAE italiano una richiesta di finanziamento volta a coprire i costi per la progettazione – che sarebbe svolta dall'ANAS – e, in misura da determinare, per la costruzione delle stesse tratte.

Al fine di creare le condizioni per un proficuo rapporto con l'ente stradale Serbo (il Road Directorate della Serbia), recentemente privatizzato, nel mese di marzo 2006 è stato firmato un accordo quadro di collaborazione, della durata di quattro anni rinnovabili che rappresenta per l'ANAS un'importante occasione di cooperazione e di partenariato.

**GARE UE E
INTERNAZIONALI**

Nella seconda metà dell'anno 2005, in linea con le previsioni del piano industriale, è stata potenziata da parte della Divisione International l'attività di partecipazione a prequalifiche relative a gare internazionali prevalentemente per la fornitura di servizi di ingegneria.

Le prequalifiche cui l'ANAS ha preso parte riguardano:

- la gara per la fornitura di assistenza tecnica all'Ente Nazionale Stradale dell'**Azerbaijan** (importo a base di gara: circa 400 €/migliaia – durata del contratto: 2 anni), cui l'ANAS ha partecipato da sola;
- la gara per la predisposizione di uno Studio Trasportistico Multimodale in **Siria** (importo a base di gara: 1.125 €/migliaia – durata del contratto: 19 mesi) cui l'ANAS ha partecipato assieme ad ITALFERR ed alla società di ingegneria olandese WETTEVEEN+BOS. Il raggruppamento è stato prequalificato ed è stato dato avvio alla preparazione dell'offerta;
- la gara per l'assistenza tecnica istituzionale all'agenzia di sviluppo ISPA nell'ambito un programma di finanziamento relativo al settore trasporti in **Romania** (importo a base di gara: 3.375 €/migliaia – durata del contratto: 30 mesi); l'ANAS ha partecipato con la società di ingegneria francese SAFEGE Consulting Engineers (capogruppo) e la società di ingegneria italiana I.R.D. Engineering. L'esito della prequalifica non è ancora stato comunicato;
- la gara per l'assistenza tecnica finalizzata alla predisposizione di una serie di progetti stradali da finanziare attraverso il Fondo di Coesione – **Romania** – Contratto n. 1 (importo a base di gara: circa 12.700 €/migliaia – durata del contratto : 2 anni); l'ANAS ha partecipato con la società di

ingegneria spagnola EPTISA Internacional (capogruppo) e con le società di ingegneria SAFEGE Consulting Engineers (francese) e IRD Engineering (italiana).

EVENTI FORMATIVI E PROMOZIONALI

La Divisione International, nel corso del 2005, è intervenuta attivamente anche nell'ambito di convegni internazionali che hanno permesso di promuovere il know-how aziendale e di stabilire proficui contatti con gli interlocutori di interesse.

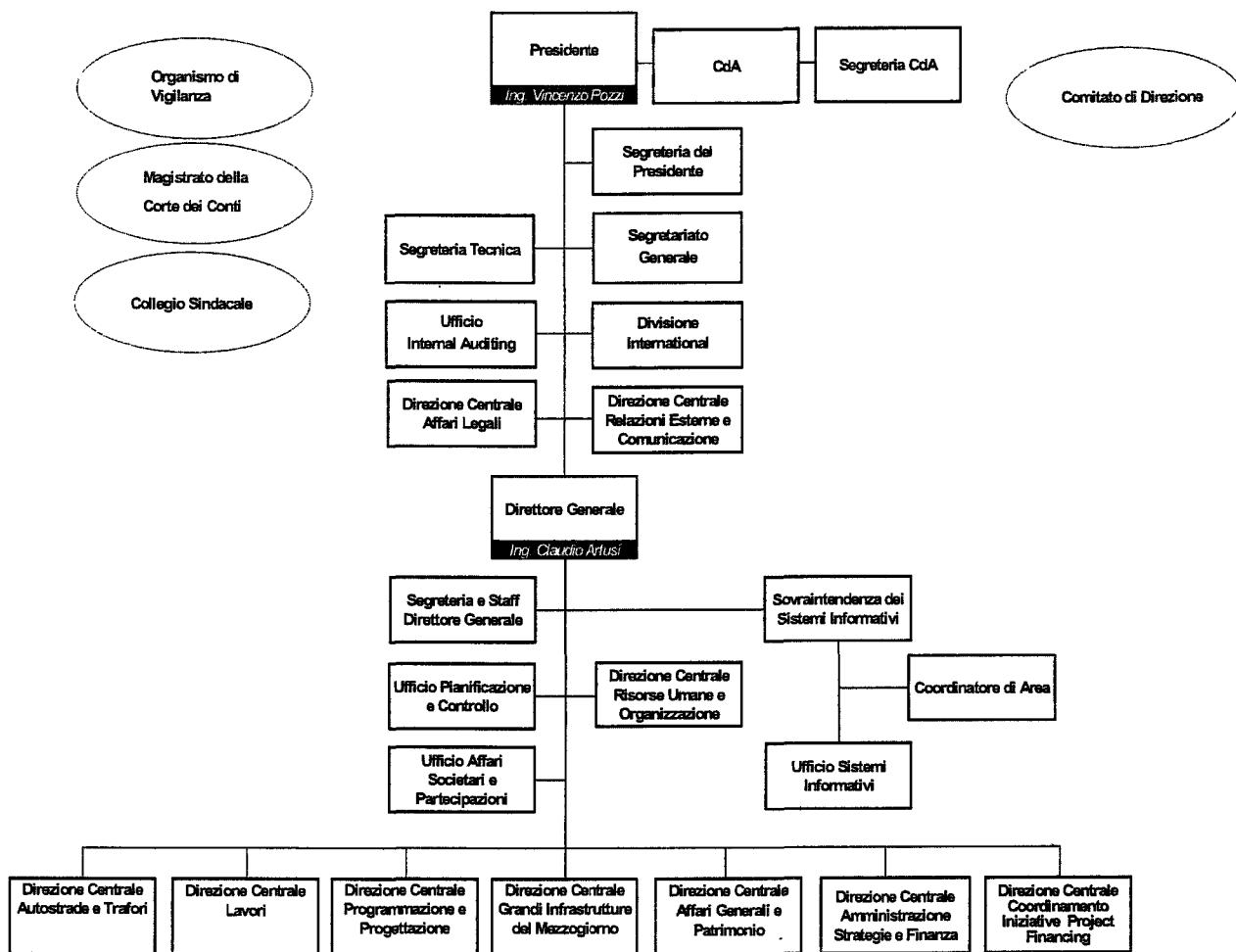
La Divisione International ha inoltre svolto attività di relazioni di tipo istituzionale, organizzando, d'intesa con gli altri Uffici di volta in volta competenti, incontri con delegazioni di Stati esteri interessate a conoscere da vicino l'ANAS e ad approfondire temi quali quello degli appalti, delle concessioni autostradali, dei sistemi di valutazione di impatto ambientale, della tecnologia sviluppata in favore della sicurezza stradale e soprattutto ad esplorare le possibilità di collaborazione nel settore stradale e/o autostradale dei loro Paesi.

Nel corso dell'anno 2005 e primi mesi del 2006 sono state effettuate dalla Divisione International, altre attività, che saranno oggetto di sviluppo nel corso dei prossimi mesi e fonte di possibili ulteriori commesse. Fra queste, in particolare, quelle relative a:

- la negoziazione di un accordo di cooperazione con il gestore stradale della Macedonia;
- la partecipazione alla missione della Confindustria in Brasile;
- gli incontri con le istituzioni del Perù;
- l'adesione alla Commissione mista Italia-Pakistan;
- i contatti con le istituzioni del Marocco nell'ambito della partecipazione dell'ANAS all'Istituto misto Italia-Marocco costituito nel febbraio 2004;
- nonché i contatti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano che intende coinvolgere l'ANAS nell'ambito di iniziative da sviluppare nel settore stradale ed autostradale del Nord Africa (Libia, Tunisia, Egitto, Algeria).

ORGANIZZAZIONE AZIENDALE

La struttura organizzativa di ANAS S.p.A. riflette l'articolazione delle aree di attività. Dalla Presidenza e dalla Direzione Generale dipendono le Direzioni Centrali dell'area tecnica responsabili delle attività "core" dell'azienda: programmazione e progettazione, autostrade e trafori, lavori.



Per supportare al meglio il processo di transizione della Società da Ente Pubblico a Società per azioni operante con logiche di mercato, nel 2005 la struttura organizzativa è stata interessata da significativi interventi con riferimento alle aree di supporto.

**LA DIREZIONE
AFFARI GENERALI E
PATRIMONIO**

Nel corso del 2005, l'attività della Direzione Centrale Affari Generali e Patrimonio è stata fortemente focalizzata sull'attivazione di iniziative coerenti con la missione aziendale ad essa affidata nonché sul perseguimento degli obiettivi correlati.

Un ruolo strategicamente delicato nell'ambito del processo di mutazione della realtà aziendale venutosi a determinare per effetto della trasformazione in S.p.A. e che si focalizza sulla possibilità di migliorare l'equilibrio gestionale persegualo, innanzitutto e parallelamente, una politica di contenimento dei costi e di massimizzazione dei ricavi.

Quanto precede, avendo come naturali interlocutori sia le altre realtà aziendali alle quali deve essere assicurato il necessario supporto di beni e servizi (Direzioni Centrali, Uffici, Compartimenti, etc. "clienti interni") che l'utenza esterna interessata al rilascio di concessioni, autorizzazioni, etc.

Quanto precede è avvenuto, sostanzialmente, per tutte le aree di riferimento della Direzione così come, in estrema sintesi, di seguito descritto:

Servizio Acquisti

Sono state definite e gestite le politiche di acquisto e gli approvvigionamenti di beni e servizi in un'ottica di economicità ed efficienza, nell'intento di aumentare la competitività di ANAS nel settore degli approvvigionamenti, persegualo ed organizzando una strategia di aggregazione dei dati relativi ai consumi a livello nazionale che, ricoprendo le singole realtà compartmentali, possa soddisfare le singole esigenze attraverso sistemi di acquisizione complessivi ed integrati che possano consentire il conseguimento di significative economie di scala.

In questo contesto, l'attività di coordinamento e di gestione della Direzione ha consentito di conseguire alcuni primi, significativi risultati (quantificabili in circa 3 €/milioni) non soltanto in termini di riduzione dei prezzi unitari di acquisto ma anche di efficientamento della struttura organizzativa aziendale nel suo complesso con particolare riguardo alla possibilità di eliminare costi ed oneri superflui che, solitamente, la gestione ordinaria può finire con l'ingenerare (telefonia fissa e mobile, elettricità, biglietteria viaggi, etc.).

Particolare rilevanza è stata attribuita alla possibilità di utilizzare strumenti di e-procurement (aste "on line") che hanno consentito di ottenere abbreviazione dei tempi di approvvigionamento, trasparenza ed elevato livello di competitività tra gli offerenti. Un'attenzione particolare è stata rivolta alle iniziative finalizzate all'esternalizzazione della gestione della flotta aziendale.

In coerenza con le previsioni del budget di spesa del 2006 le ulteriori iniziative, che vedranno sempre il proficuo coinvolgimento delle realtà compartmentali, saranno

incentrate sull'analisi critica dei fabbisogni aziendali, al fine di consentire, attraverso un congruo dimensionamento, il conseguimento di ulteriori economie di scala.

Servizio Affari generali

Sono in corso di definizione degli indici di riferimento che consentano, anche in questo caso, la standardizzazione anche a livello compartimentale dei livelli di servizio, dei capitolati, della contrattualistica relativa, nell'intento di conseguire ottimizzazioni di gestione e contenimento della spesa. Un'attenzione particolare è stata rivolta alle problematiche relative alla rete di telefonia fissa, nell'intento di razionalizzarne progressivamente l'architettura complessiva e di massimizzare l'utilizzo di tecnologie innovative adeguate all'effettivo fabbisogno aziendale.

Anche la gestione dei Servizi di sede (vigilanza, pulizie, spedizioni, etc.) è stata ispirata agli stessi criteri nell'intento di stabilire una serie di standard di servizio, la cui definizione a livello generale possa facilitare il processo di gestione del rapporto con il/i fornitori ed assicurare un livello di prestazioni adeguatamente competitivo.

Servizio Licenze, concessioni e Trasporti eccezionali

Obiettivo principale è stato quello di rivedere in modo "critico" l'approccio alla problematica della generazione dei ricavi tradizionali allo scopo di innovare i processi attraverso un'analisi che partisse da un'adeguata, seppur parziale, mappatura del territorio dalla quale ricavare indicazioni utili circa i margini di miglioramento dal punto di vista della rilevazione dell'utenza effettiva, operazione questa che lascia intravedere, per il 2006, prospettive di sicuro interesse.

In tal senso, sono stati sviluppati sia per gli accessi, attraversamenti, etc. che per il settore della pubblicità interventi diretti ad ottenere la massimizzazione dei ricavi aziendali in una prospettiva che tenga conto, attraverso un'adeguata opera di esternalizzazione, della necessità prioritaria per l'azienda di massimizzare i ricavi contenendo il più possibile i costi di riferimento.

Tali prospettive, che si muoveranno in un'ottica di accentramento dei processi, consentiranno, tra l'altro, alle realtà compartmentali di focalizzare la propria attenzione sul "core business" della gestione della viabilità. Analoghe iniziative si stanno sviluppando nel settore della cartellonistica pubblicitaria, finalizzate al rilancio della competitività aziendale attraverso un'intensificazione delle iniziative contro l'abusivismo, purtroppo largamente diffuso anche in questo settore, alla definizione di un nuovo Piano delle posizioni ed alla gestione diretta di una parte degli impianti.

Per quanto concerne i Trasporti eccezionali è in corso di messa a punto un applicativo informatico la cui implementazione consentirà di migliorare i tempi di risposta all'utenza ed il livello del servizio reso alla medesima.

Patrimonio Immobiliare

L'attività si è sviluppata innanzitutto sul fronte ricognitivo, anche al fine di consentire il completamento delle attività propedeutiche al trasferimento della titolarità dei beni strumentali all'esercizio della propria attività di cui Anas sia usuaria, in capo alla persona giuridica ANAS S.p.A. così come previsto dalla L. 662/96. Nel corso del 2005 sono stati emanati dall'Agenzia del Demanio i primi Decreti Direttoriali che hanno statuito il trasferimento di una prima tranne di circa 200 immobili. Per il relativo trattamento contabile si rimanda a quanto evidenziato nella Nota Integrativa.

Di concerto con i Compartimenti sono state avviate iniziative finalizzate a consentire una maggiore visibilità delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria sugli immobili, nell'intento di contenerne i relativi costi in un'ottica di ottimizzazione e standardizzazione complessiva. Nel contempo, all'interno del Piano industriale aziendale sono state incluse iniziative di possibile valorizzazione di "asset", comunque coerenti con le finalità istituzionali dell'azienda (creazione di nuove aree di servizio, realizzazione di aree di sosta dedicate per autotrasportatori, logistica, etc.).

Come si evince, pertanto, i singoli settori nei quali si articola la Direzione, e l'attività di quest'ultima nel suo complesso, continuano ad essere chiamati a dare un importante contributo nel far acquisire all'Azienda quell'equilibrio economico finanziario indispensabile per poter sostenere la sfida della competitività.

LA DIREZIONE
AMMINISTRAZIONE
STRATEGIE E FINANZA

La necessità di creare la Direzione Centrale Amministrazione Strategie e Finanza, emersa già nel settembre 2004, è legata al completamento del processo di trasformazione di Anas in Società per Azioni.

L'accentramento e il presidio di tutti i processi finanziari ed il miglioramento di quelli amministrativo-contabili, l'attività di supporto al top management nella definizione dei progetti aziendali e proponendo nuove opportunità di business, rappresentano un fattore critico di successo per tutte le società che ambiscono ad un ruolo di rilievo nel mercato oltre che mirare a rispondere ai criteri di gestione tipica delle società per azioni nel pieno rispetto della normativa civilistica di riferimento.

Del resto, con la trasformazione in S.p.A., il legislatore ha voluto inviare un segnale di indipendenza alla Società come primo passo di un processo che porterà Anas a definirsi, a pieno titolo, una Società di mercato e operante in un contesto di concorrenza. La creazione della Direzione Centrale Amministrazione Strategie e Finanza, avvenuta con delibera del Consiglio di Amministrazione del 16 febbraio 2005 è, pertanto, in conformità con quanto indicato dal legislatore, ed ha la finalità, peraltro, di dare uniformità e coerenza alla predisposizione dei documenti contabili, in attuazione dei principi di chiarezza, trasparenza ed attendibilità.

Dalla Direzione dipendono l'Ufficio Amministrazione e Bilancio e l'Ufficio Strategie e Finanza che presidiano i processi come di seguito illustrati.

L'Ufficio Strategie e Finanza supporta il core business di Anas tramite la formulazione dei modelli di funzionamento, il benchmark con altre realtà pubbliche e

private dei maggiori paesi europei, la valutazione delle possibilità di finanziamento alternativo a quello diretto dello Stato, la pianificazione finanziaria.

L'Ufficio Amministrazione e Bilancio gestisce tutti i processi amministrativi-contabili e fiscali, in fase di intenso cambiamento al fine di rendere l'Anas ancor più rispondente ai criteri di gestione tipica delle società per azioni nel pieno rispetto della normativa civilistica di riferimento.

L'Ufficio di Pianificazione e Controllo è posto alle dirette dipendenze del Direttore Generale, provvede a fornire analisi ed informazioni sull'efficacia e sull'efficienza della gestione operativa e ad implementare un processo di pianificazione delle attività attraverso la declinazione degli obiettivi strategici nei sotto obiettivi di ogni singola unità organizzativa.

LA DIREZIONE
RELAZIONI
ESTERNE E
COMUNICAZIONE

Nel corso del 2005 la Direzione Centrale Relazioni Esterne e Comunicazione ha sviluppato una intensa strategia di comunicazione volta da un lato a promuovere l'immagine e le attività dell'Anas S.p.A. e la sua proiezione internazionale, e dall'altro a valorizzare gli asset storici dell'azienda.

Il piano di comunicazione si è concretizzato nel conseguimento di questi obiettivi operando attraverso cinque aree di attività: l'Ufficio Stampa; l'Ufficio Eventi, che ha curato l'organizzazione delle manifestazioni promosse dall'Azienda; l'area della comunicazione editoriale; l'attività dei rapporti con il Parlamento, con le Istituzioni nazionali e locali; e l'Ufficio Relazioni con il Pubblico.

Oltre a questi impegni, l'Anas ha sviluppato varie iniziative di comunicazione per rafforzare il valore sociale della strada come elemento della nostra storia e della cultura del nostro Paese. Da qui è nata l'iniziativa di organizzare – nella cornice di Palazzo di Fontana di Trevi a Roma - la mostra di presentazione dell'opere del concorso internazionale di Progettazione "Il Tunnel, il Ponte e la Storia" che ha visto la partecipazione di prestigiosi gruppi di architetti, ingegneri e paesaggisti per la realizzazione e per la progettazione definitiva delle tre opere poste a base del concorso: i due ponti a Firenze sul fiume Arno in località Vallina, la sistemazione delle aree di ingresso e uscita del nuovo Tunnel Autostradale di Mestre e la rinaturalizzazione e valorizzazione paesaggistica lungo l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, comprensivo del Museo per i reperti archeologici rinvenuti durante i lavori di ammodernamento della A3.

Inoltre l'Anas - in collaborazione con il Politecnico di Torino, l'Istituto universitario di Architettura di Venezia, l'Università degli studi di Chieti-Pescara e l'Università degli studi di Palermo - ha organizzato la prima edizione del Master di II livello in "Architettura della strada. Strumenti per il progetto e la valorizzazione delle infrastrutture nel territorio" che ha l'obiettivo di formare professionisti di alto livello in grado di inserirsi nel processo di progettazione, gestione e valorizzazione delle reti stradali di qualità.

La Direzione Relazioni Esterne e Comunicazione ha sostenuto queste importanti iniziative, facendosi carico della diffusione dei relativi comunicati stampa,

della comunicazione con gli organi di stampa e della promozione presso un ampio pubblico di riferimento e presso gli operatori del settore.

La nuova Anas è protagonista anche nel campo della ricerca e dell'innovazione tecnologica. Rientrano in questo quadro le iniziative di comunicazione volte a far conoscere sia a livello scientifico che a livello più generale di opinione pubblica la collaborazione internazionale con il gruppo Green-Arm/Hitachi per il riciclaggio dell'asfalto drenante, il Progetto Infonebbia con il Centro Ricerche Fiat ed il Laboratorio Tiresia sviluppato con l'Istituto Galileo Ferraris di Torino.

Nel corso del 2005 è proseguita l'attività di consolidamento dell'immagine dell'Anas svolta attraverso i mezzi propri delle relazioni esterne e attraverso una comunicazione dettagliata delle attività di internazionalizzazione dell'Azienda, dei lavori del Consiglio di Amministrazione, dei risultati di gestione aziendale, dello stato di attuazione dei progetti, dei lavori e degli interventi programmati a livello nazionale e regionale, dei contratti e delle convenzioni con gli Enti regionali e locali.

Si è rafforzata, dunque, l'immagine di Anas quale prima stazione appaltante del Paese e quindi come il più importante committente italiano, che è capace di collaborare con gli Stati Esteri così come con le Istituzioni nazionali e locali. Un lavoro che ha prodotto per il 2005 in media circa 1.500 citazioni positive mensili, tra articoli e interviste, con una performance di comunicazione in ulteriore progresso rispetto agli anni passati.

Allo stesso tempo nel corso del 2005 questa struttura ha contribuito a sviluppare relazioni tese a perseguire il consenso sociale ed economico che si è concretizzato in innumerevoli iniziative parlamentari, di segno politico diverso, concretizzatesi a favore dell'Anas, sia in sede di commissione parlamentare che in aula. Anche in rapporto con l'amministrazione decentrata (le Regioni), Anas ha saputo adattarsi alle esigenze sociali, politiche ed economiche del territorio, conseguendo risultati positivi in termini di consenso.

Le iniziative prima illustrate sono state accompagnate da alcune campagne televisive, radiofoniche e sulla stampa, specificamente legate alle campagne informative sui seguenti temi: i ponti festivi (Ogni Santi, ricorrenza dei defunti, Pasqua, 25 aprile, 1° maggio), gli esodi estivi, lo stato dei lavori della A3 Salerno-Reggio Calabria e la gestione dell'emergenza neve.

Il grande sforzo operato per fornire informazioni continue e dettagliate sui lavori, sui cantieri, sui piani di esodo, sugli itinerari alternativi, non solo in relazione alla A3 ma su tutto il territorio nazionale, rappresenta un altro significativo tassello della strategia di comunicazione della nuova ANAS S.p.A., che presuppone una trasformazione radicale del rapporto sociale tra l'Azienda e i cittadini, che non vanno più considerati come semplici utenti ma come clienti.

E' stata significativa anche la presenza dell'ANAS o dei vertici ANAS a convegni, fiere, dibattiti, tavole rotonde ed eventi (oltre un centinaio, tra cui si segnala la partecipazione con uno stand Anas al "Convegno Infrastructura" a Torino, al Forum P.A. 2005 e alla Fiera di Milano "Progetto Città").

Tra gli eventi di maggior rilievo, organizzati da questa Direzione, vi sono la presentazione del "Sistema Tangenziale di Lucca" e l'inaugurazione della Galleria S. Teodoro in Sardegna.

Tra le sponsorizzazioni effettuate si segnalano i seguenti eventi: "Nel nome del cuore 2005" presso il Sacro Convento di Assisi; la terza rievocazione storica "Coppa Milano-Sanremo"; il programma radiofonico della Rai "La Via Francigena 2005" in 40 puntate; "Cartoons on the Bay 2005"; "Scala incontra New York".

La partecipazione dell'ANAS a queste iniziative è utile per vari motivi, sia perché ha riflessi positivi sulla presenza sulla stampa, sia perché consente all'Azienda di dialogare con le forze politiche e sociali e con il mondo dei costruttori, delle infrastrutture, delle università e della ricerca.

Nell'area di attività della comunicazione editoriale questa Direzione ha curato la produzione di numerose brochure monotematiche e soprattutto di due nuovi volumi inseriti nella collana editoriale "L'Italia si fa strada": "La qualità nei lavori. L'Anas e la certificazione UNIISO 9001/2000" e "Il Libro Bianco delle Strade 2004".

Inoltre, per la collana "Anas per l'arte", è stato pubblicato il volume "Vestibolo" di Flavio Favelli, dedicato al restauro della sede dell'Anas sul Canal Grande a Venezia. L'Anas ha anche contribuito alla realizzazione del volume "Le strade dell'Italia romana", edito dal Touring Club.

Nell'ambito delle campagne informative abbiamo progettato e stampato la "Carta dei servizi autostradali" che è stata diffusa in allegato ai periodici Famiglia Cristiana, Il Venerdì di Repubblica, L'Espresso, Magazine del Corriere della Sera, Panorama, Quattroruote, Specchio de La stampa; l'opuscolo "Viaggiare Informati" che è stato diffuso in allegato ai settimanali Famiglia Cristiana, Il Venerdì di Repubblica, L'Espresso, Magazine del Corriere della Sera, Panorama, Specchio de La stampa e Tv sorrisi e canzoni; l'opuscolo "Consigli per una Estate Sicura 2005", distribuito nelle aree di servizio dell'Agip, negli Autogrill e nelle sedi dell'Aci.

Nell'ambito editoriale un ruolo particolare riveste infine anche l'*house-organ* "Le strade dell'informazione" che ha una cadenza bimestrale e si rivolge a tutto il pubblico dei dipendenti, al quale viene inviato via e-mail.

Il progetto editoriale de "Le strade dell'informazione" prevede una ampia panoramica su molti temi sociali ed economici, che vengono proposti attraverso rubriche fisse e rubriche variabili. Le rubriche fisse affrontano i seguenti argomenti: "Primo Piano" (un articolo di apertura dedicato ad un evento di primaria importanza che riguarda direttamente l'Anas); "Le Strade dei Compartimenti" (uno spazio fisso a disposizione di tutti i Compartimenti e gli Uffici Speciali dell'Anas distribuiti sul territorio nazionale, con le notizie e le novità locali, relative alle infrastrutture viarie, più rilevanti); "Le Strade del Futuro" (uno spazio in cui vengono descritte le nuove infrastrutture inaugurate, quelle in fase di realizzazione, e quelle approvate dal Consiglio di Amministrazione dell'Anas); "L'Anas in cifre" (che illustra i dati più significativi della gestione della Società); "Le Strade dei Cantonieri" (spazio dedicato al personale dell'Anas); "La Rassegna Stampa" (sintesi degli articoli più significativi sulle attività svolte dall'Anas). Le rubriche variabili trattano dei seguenti temi: "Le Strade

della Storia" (articoli storici relativi al mondo delle strade e delle infrastrutture in generale); "Le Strade della Cultura" (dedicato agli eventi culturali a cui collabora direttamente l'Anas).

Ultima area di attività, fondamentale per la percezione dei criteri di servizio ed efficienza da parte degli utenti della strada, è quella svolta dall'Ufficio Relazioni con il Pubblico che nel corso del 2005 si è caratterizzato per la messa a regime del sistema di tracciamento e monitoraggio delle comunicazioni da e per il pubblico e la clientela, e che ha consentito di registrare un netto miglioramento delle percentuali di risposte al pubblico (nel 2004 a livello periferico non esisteva un sistema di tracciamento, mentre a livello centrale venivano registrate circa 800 contatti annui; nel 2005 si è passati a 46.000 contatti complessivi telefonici sia periferici che centrali, di cui circa 8.000 attraverso sistemi cartacei).

Nel 2005 è stata avviata la fase di implementazione della nuova tecnologia a supporto delle attività dell'URP (Ufficio Relazioni con il Pubblico), in particolare dopo la scelta del partner selezionato (UNISYS), sono stati installati presso i locali del CED (Centro Elaborazione Dati) della Direzione Generale, il Server e la piattaforma di CRM (*Customer Relationship Management*), utile per la gestione ed il tracciamento dei flussi da e per gli URP a livello centrale e periferico.

Sono state inoltre installate le postazioni di utilizzo presso i locali dell'URP della Direzione Generale, recentemente oggetto di *restyling*. Le altre postazioni destinate agli URP compartmentali ed ai servizi di *back office* sono in attesa di destinazione nominativa, legata alla scelta delle risorse che saranno assegnate dalla gestione risorse umane.

E' stato migrato l'archivio del data base URP degli ultimi due anni, che ha consentito un recupero storico di circa 18.000 contatti, utilizzabili per fonti statistiche. Saranno inoltre importati nuovi dati reperibili sul mercato che consentiranno la realizzazione di schede informative di potenziali *stake holders* nazionali e locali. La realizzazione del complesso informativo sarà utile per successive campagne *outbound* mirate alla *customer satisfaction*.

In collaborazione con l'Università LUMSA, sono stati stabiliti percorsi formativi e tempistica per il rilascio e completamento del corso e del master destinato agli operatori interni dell'URP (*front e back office*), per l'avvio operativo del programma siamo in attesa che il servizio gestione risorse umane, fornisca il quadro completo nominativo delle persone che saranno dedicate al servizio di relazioni con il pubblico.

Per la prima volta nella storia aziendale si è realizzato un rapporto tra mondo accademico e Anas, che ha portato alla definizione di un corso universitario specifico, gestito in comune tra Università e Anas e che rilascia validi titoli di studio.

In conclusione è da sottolineare il fatto che l'attività della Direzione centrale Relazioni Esterne e Comunicazione non ha avuto come scopo quello di creare un'immagine falsa o artefatta dell'ANAS, bensì quello di far conoscere all'esterno l'enorme lavoro svolto in concreto dall'Azienda e dal suo management, che ha portato a risultati straordinari riconosciuti da vari organismi indipendenti, pubblici e privati, dal Cnel al Cresme.

Se l'ANAS ha potuto contare, prima e durante i lavori governativo-parlamentari di elaborazione e di approvazione della Legge Finanziaria, sull'apprezzamento e sull'appoggio del mondo politico e sociale nazionale e regionale, è sicuramente dovuto anche alla conoscenza dettagliata e continuativa sugli organi di stampa del lavoro quotidiano svolto dall'Azienda.

LA DIREZIONE
CENTRALE
AFFARI LEGALI

La Direzione Centrale Affari Legali, istituita il 2 dicembre 2004, ha come missione il contenimento del rischio aziendale connesso al contenzioso, con l'obiettivo di mantenerlo entro la soglia fisiologica tipica dello specifico settore di attività dell'Anas, il mercato delle opere pubbliche caratterizzato da una intensa conflittualità.

Tale obiettivo viene perseguito, in primo luogo, mediante la prevenzione e la compressione dei fattori critici e, quindi, con la costante assistenza agli uffici operativi centrali e periferici della Società, in tutte le fasi dei processi operativi aziendali, fornendo consulenza in materia contrattuale e coordinando la gestione del contenzioso e dei rapporti con l'autorità giudiziaria.

Le funzioni della Direzione sono assicurate a livello centrale dai Servizi per il Contenzioso in materia di responsabilità civile, per il Contenzioso patrimoniale e societario, e per il Contenzioso gare, contratti e lavori stradali ed autostradali, e dal settore per il Contenzioso del personale. A livello periferico, la Direzione Legale è presente con propri presidi costituiti dagli Uffici Legali Compartmentali, attivati fin dal 1997 nelle sedi regionali.

L'UFFICIO GARE E
CONTRATTI

L'Ufficio Gare e Contratti nel corso del quadriennio 2002/2005 ha improntato la propria attività volta all'ottimizzazione e pianificazione delle varie fasi operative, al fine di consentire l'affidamento degli interventi nei tempi piùceleri possibili, avvalendosi di standard operativi e procedurali sorretti da supporti informatici centralizzati.

In particolare, la competenza dell'Ufficio Gare e Contratti è stata estesa sino alla predisposizione dei provvedimenti di aggiudicazione definitiva degli interventi; pertanto, l'Ufficio Gare e Contratti cura l'attuazione dell'intero procedimento di affidamento, a partire dalla pubblicazione del bando di gara, fino alla stipula del contratto.

All'Ufficio Gare e Contratti è stato, inoltre, affidato il compito di supporto legale ed amministrativo al Responsabile del Procedimento nelle varie fasi in cui si articola l'attività di quest'ultimo.

l'Ufficio Gare e Contratti cura, ai sensi della normativa vigente in materia di opere pubbliche, le seguenti attività:

- l'attuazione dell'intero procedimento concorsuale per l'affidamento di concessioni, *General Contractor*, appalti di servizi, lavori e forniture (a partire dalla pubblicazione del bando di gara, fino alla stipula del contratto) nonché tutta una serie di attività ad esso connesse, come, ad esempio, gli accessi agli atti, ai sensi della Legge n.º 241/90, da parte dei concorrenti

ai procedimenti concorsuali esperiti e la predisposizione degli atti di difesa nei conseguenti contenziosi instaurati dai concorrenti medesimi;

- l'espletamento - per tutte le funzioni aziendali della sede legale ANAS - delle gare ed ogni atto conseguente per l'affidamento (in regime di concessione, appalto od affidamento a contraente generale) di lavori, servizi (ad es. progettazioni, mutui, servizi assicurativi, ecc.) e forniture, ivi compresa la predisposizione dei provvedimenti di aggiudicazione definitiva degli interventi;
- la stipula, per atto pubblico notarile, dei contratti di concessione, d'appalto e di affidamento a contraente generale, nonché degli eventuali atti aggiuntivi. Con Circolare presidenziale n.° 02 del 13/12/2004 è stata disposta, anche per tutti i Compartimenti ed Uffici Speciali ANAS, l'adozione della forma di stipula per atto pubblico notarile.

I risultati conseguiti consistono in una sensibile riduzione dei tempi di aggiudicazione e cantierizzazione degli interventi, nonché in un ulteriore incremento degli importi aggiudicati e stipulati, come di seguito esposto:

- **BANDI PUBBLICATI:** nell'anno 2005 sono stati pubblicati – per affidamenti in concessione, *General Contractor* ed appalti di lavori, progettazioni, servizi, mutui e forniture – n.° 41 bandi di gara per un importo a base d'asta complessivo di 2.474 €/milioni;
- **GARE AGGIUDICATE:** nell'anno 2005 sono state aggiudicate – per affidamenti in concessione, *General Contractor* ed appalti di lavori, progettazioni, servizi, mutui e forniture – n.° 46 gare, per un importo a base d'asta complessivo di 5.254 €/milioni;
- **ATTI STIPULATI:** nell'anno 2005 sono stati stipulati – per affidamenti in concessione, *General Contractor* ed appalti di lavori, progettazioni, servizi, mutui e forniture - n.° 127 atti, per un importo complessivo di 5.147 €/milioni.

Alla luce di quanto sopra illustrato, il volume totale delle attività espletate dall'Ufficio Gare e Contratti nel 2005 ammonta a 12.875 €/milioni nell'ambito di pubblicazione bandi, aggiudicazioni gare e stipule contrattuali per affidamenti in concessione, *General Contractor* ed appalti di lavori, progettazioni, servizi, mutui e forniture.

Per quanto attiene, poi, alla tempistica relativa all'espletamento dei procedimenti concorsuali, nell'anno 2005, si è ottenuta una ulteriore riduzione dei tempi intercorrenti dalla data di pubblicazione del bando a quella di aggiudicazione dell'affidamento.

Si evidenziano, pertanto, in sintesi, gli obiettivi apprezzati in diverse sedi, conseguiti dall'Ufficio Gare e Contratti, nel quadriennio 2002/2005.

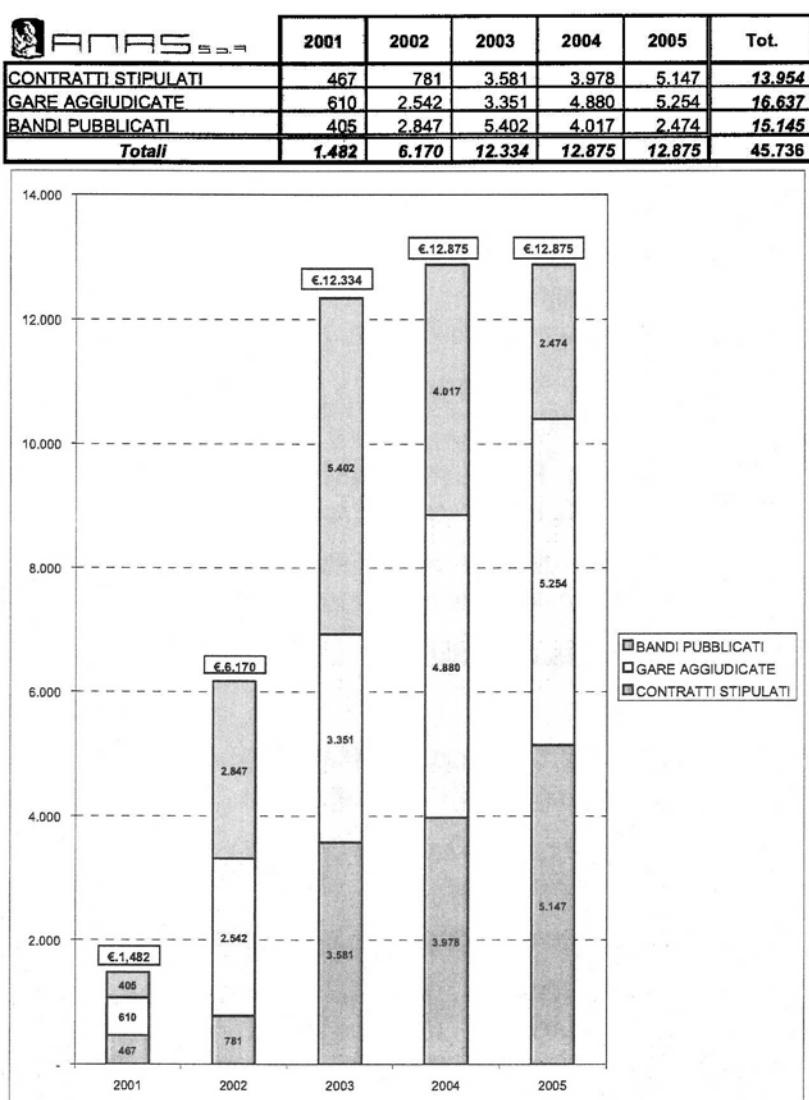
A) n.° 273 bandi di gara pubblicati, per un importo complessivo di 14.740 €/milioni, con un incremento medio annuo, rispetto al 2001, dell'873%;

B) n.° 278 gare aggiudicate, per un importo complessivo di 16.027 €/milioni, con un incremento medio annuo, rispetto al 2001, del 718%;

C) n.° 352 atti stipulati, per un importo complessivo di 13.487 €/milioni, con un incremento medio annuo, rispetto al 2001, del 698%;

Tale attività (n.° 903 procedimenti espletati per un volume totale di 44.254 €/milioni), costituisce circa l'1% del P.I.L. nazionale annuo e rappresenta circa il 90% di tutta quella espletata dall'ANAS nel periodo in questione nell'ambito di pubblicazione bandi, aggiudicazioni gare e stipule contrattuali.

Detti risultati hanno determinato essere l'ANAS S.p.A. la prima stazione appaltante italiana per gli interventi infrastrutturali.



* valori espressi in milioni di euro

In linea con il processo di riorganizzazione aziendale, l’Ufficio Gare e Contratti provvede ad incrementare la propria attività di supporto agli uffici centrali e compartmentali, con l’obiettivo di ottimizzare, anche alla luce della nuova direttiva comunitaria, l’iter dei procedimenti concorsuali esperiti dalla società.

In particolare, l’attività dell’Ufficio Gare e Contratti è volta a garantire che le diverse procedure espletate in materia di gare e contratti rispondano a criteri di uniformità, trasparenza e celerità.

Inoltre, l’Ufficio partecipa a convegni e gruppi di lavoro a livello sia nazionale che internazionale, con il compito di contribuire al perfezionamento delle varie discipline che concorrono allo svolgimento delle molteplici attività di settore.

LA DIREZIONE
CENTRALE RISORSE
UMANE ED
ORGANIZZAZIONE

Nel corso del 2005 l’ANAS S.p.A. ha raggiunto importanti obiettivi in raccordo con gli indirizzi ricevuti e le aspettative esplicitate dai Vertici aziendali.

In vista di un miglioramento qualitativo dell’organizzazione, la società ha lavorato in un’ottica di superamento dell’impostazione tradizionale attraverso la condivisione da parte di tutte le Unità organizzative della Direzione Generale e dei Compartimenti di opportune logiche operative e dei progetti già portati a termine e in corso di attuazione, di seguito sintetizzati:

1. Aggiornamento e definizione Organigrammi – Funzionigrammi, Dimensionamento della Direzione Generale;
2. Definizione Organigrammi – Funzionigrammi, Dimensionamento dei Compartimenti;
3. Condivisione Procedure organizzative aziendali della Direzione Generale (URUO, DCAL) e dei Compartimenti e predisposizione nuove procedure;
4. Definizione, disegno e implementazione di strumenti per l’analisi e la pianificazione del costo del lavoro;
5. Sviluppo sistemi di MBO.

La struttura organizzativa della Direzione Generale è stata interessata, nel corso del 2005, da significativi interventi, quali:

- ▶ istituzione della Direzione Centrale per il Coordinamento delle Iniziative di Project Financing;
- ▶ creazione della Direzione Centrale Risorse Umane e Organizzazione;
- ▶ riorganizzazione della Direzione Centrale Grandi Infrastrutture del Mezzogiorno.

La Direzione Centrale per il Coordinamento di Iniziative di Project Financing è stata istituita il 15 marzo 2005 alle dirette dipendenze del Direttore Generale.

I compiti istituzionali di ANAS nel settore della realizzazione di opere mediante la finanza di progetto sono risultati, nel corso degli ultimi anni, ulteriormente valorizzati dal grande interesse manifestato dagli operatori del settore per lo strumento del project financing, caratterizzato dal proliferare di iniziative proposte con le quali, quindi, occorreva che le strutture aziendali di Anas sapessero confrontarsi al massimo livello.

Con la necessità di maggiore formalizzazione e proceduralizzazione del project financing pur in un contesto che ne richiedeva la massima e rapida diffusione in termini operativi, la scelta di avvalersi di una struttura ad hoc in ambito aziendale è apparsa tanto tempestiva quanto improntata a criteri di razionalità organizzativa.

Nell'ambito della riorganizzazione aziendale è stata disposta, alla fine del mese di ottobre 2005, l'evoluzione dell'Ufficio Risorse Umane e Organizzazione in Direzione Centrale Risorse Umane e Organizzazione. La missione aziendale affidata alla nuova Direzione è quella di definire le linee guida di gestione complessiva delle risorse umane in termini amministrativi e gestionali coerentemente con gli obiettivi aziendali e nell'ambito del budget assegnato dalla Direzione Generale. Alla diretta dipendenza del Direttore Centrale operano cinque unità di linea:

1. Servizio Risorse Umane che presidia le attività di reclutamento e selezione, di assunzione del personale e della conseguente allocazione nella struttura, di gestione della formazione;
2. Servizio Organizzazione e Sviluppo che presidia le attività di disegno e aggiornamento della pianta organica, implementazione processi e procedure, gestione delle competenze e dello sviluppo del personale, predisposizione budget reporting;
3. Servizio Relazioni Industriali e Sicurezza che gestisce le relazioni industriali, i rapporti con le rappresentanze sindacali locali e coordina l'applicazione delle norme in materia di sicurezza sul lavoro;
4. Servizio Amministrazione del Personale che gestisce la rilevazione delle prestazioni, presidia le conseguenti attività di calcolo della retribuzione e dei trattamenti pensionistici e gestisce i rapporti con gli enti assicurativi e previdenziali;
5. Servizio Politiche del Lavoro che gestisce le attività relative al contenzioso in materia di lavoro e i provvedimenti disciplinari. Segue le attività relative ai sussidi e presidia l'aggiornamento e l'applicazione della normativa sul lavoro.

Inoltre, è proseguita, nel corso di tutto l'anno, l'attività di aggiornamento della Pianta Organica in termini di allineamento del dimensionamento effettivo con quanto previsto nel modello a tendere approvato.

Per quanto riguarda il territorio è stato definito il disegno della Pianta Organica per gli Uffici Compartimentali con lo scopo principale di pervenire ad una organizzazione omogenea da applicare a tutti i Compartimenti identificando i processi

necessari al corretto svolgimento delle attività per il perseguimento della nuova missione e dei nuovi obiettivi assegnati ai presidi territoriali.

I principali risultati ottenuti sono stati:

- ▶ la definizione delle linee guida per le attività gestite e sviluppate dai Compartimenti;
- ▶ il disegno del modello organizzativo standard di riferimento (successivamente analizzato e condiviso nel corso del confronto sindacale con le OO.SS. che si è concluso a fine Giugno 2005 ad esclusione della Sorveglianza, delle Squadre di Manutenzione e delle Sezioni Staccate);
- ▶ l'individuazione di un numero rappresentativo di parametri di dimensionamento che ha consentito una corretta analisi dei carichi di lavoro;
- ▶ l'individuazione dei processi all'interno delle unità organizzative compartimentali;
- ▶ la formalizzazione dell'allocazione delle risorse attraverso l'emanazione di Ordini di Servizio per tutti i Compartimenti;

Il progetto di elaborazione delle procedure aziendali è stato avviato sia in Direzione Generale che a livello Compartimentale e ha previsto per il 2005 l'avvio delle attività di redazione delle procedure organizzative aziendali.

Le procedure organizzative hanno l'obiettivo di standardizzare i comportamenti e chiarire i flussi informativi all'interno della Direzione Generale e degli Uffici Periferici, garantendo la definizione delle responsabilità e degli interscambi tra unità.

Nel corso del 2005, per la Direzione Generale sono state elaborate le procedure organizzative dell'Ufficio Risorse Umane e Organizzazione, dell'Ufficio Amministrazione e Bilancio, della Direzione Centrale Affari Legali ed alcune relative alla Direzione Centrale Affari Generali e Patrimonio. Nel corso del 2005 è stata avviata la stesura delle procedure della Direzione Centrale Programmazione e Progettazione e della Direzione Centrale Grandi Infrastrutture del Mezzogiorno.

Nel corso del 2005 sono state redatte le procedure organizzative dei Compartimenti, in linea con quelle della qualità. Infine per le procedure redatte è stata avviata l'attività di adeguamento alle linee guida ed ai presidi di controllo ai sensi del Dlgs 231/2001.

Al fine di migliorare il supporto nel governo dei processi del personale e la gestione delle informazioni sia a scopi gestionali che informativi è stato avviato un nuovo applicativo di gestione dell'Anagrafica del personale, ampliando la base dati gestita. In particolare, sono stati introdotti nuovi campi, sia di carattere amministrativo che organizzativo, in modo da completare la base informativa sul personale aziendale,

potenziare le funzionalità di reportistica, standard e ad hoc, e rispettare la propedeuticità rispetto all'eventuale implementazione di un sistema ERP integrato.

Dopo aver completato lo sviluppo informatico delle maschere di gestione delle informazioni e la raccolta e standardizzazione delle nuove informazioni, si è proceduto al caricamento massivo in automatico dei nuovi dati ed alla bonifica e completamento di quanto gestito sulla precedente anagrafica del personale informatizzata.

Il nuovo applicativo “DataBase RUO” è stato rilasciato a regime nei primi giorni del 2006, successivamente ad una fase di test di funzionamento del sistema.

Coerentemente con quanto in fase di realizzazione nell'ambito del progetto anagrafica, è stato disegnato il *report* sul personale per il vertice aziendale, prodotto, durante l'anno, con una cadenza trimestrale.

Il *report* ha come principale finalità quella di essere uno strumento informativo e periodico sulle risorse umane ed è integrativo rispetto ai dati gestiti attraverso la reportistica aziendale in ambito controllo di gestione. Ha una funzione di supporto per il processo di governo delle risorse umane, consentendo un monitoraggio puntuale e costante circa gli andamenti delle politiche di gestione del personale.

Le informazioni contenute nel *report* sono state riviste nel corso dell'anno, al fine di renderlo coerente con quanto evidenziato nel Piano industriale 2005-2008 e nel Budget 2005 relativamente alla gestione del personale aziendale e di consentire la puntuale analisi dei consuntivi e dei relativi scostamenti da quanto pianificato.

Nell'ambito del processo di *budgeting* di Anas nel corso del 2005 si è provveduto alle rimodulazioni trimestrali previste ed è stato elaborato il budget dei costi del personale 2006. I dati prodotti sono stati elaborati attraverso un processo di analisi, correzione e integrazione dei dati contabili ed organizzativi relativi all'esercizio 2005 ed attraverso la definizione di previsioni di assunzioni e cessazioni per l'anno 2006.

Il *Budget* dei Costi del Personale 2006 è stato, quindi, suddiviso su base temporale mensile e ripartito tra i Compartimenti e la Direzione Generale, sulla base dei fabbisogni di risorse di ciascuna *Business Unit*.

Tali fabbisogni sono stati definiti attraverso la creazione di un modello che permette di confrontare l'organico reale degli Uffici Periferici con i dimensionamenti ideali approvati nel corso dell'anno e che verrà reso dinamico con l'introduzione di una nuova piattaforma applicativa per lo sviluppo dell'attività di *budgeting*.

L'evoluzione del sistema informatico, dedicato alla gestione delle informazioni sulle risorse umane aziendali, consentirà di evolvere il processo di *budgeting* futuro, implementando informazioni sugli aspetti qualitativi e su quelli organizzativi, necessari anche a garantire il monitoraggio delle attività e obiettivi previsti dal piano industriale.

Al fine di automatizzare il processo di pianificazione, gestione ed analisi dei dati inerenti le risorse umane ed i costi collegati, è stato acquistato un prodotto di

piattaforma applicativa adatta allo sviluppo dell'attività di *budgeting* relativa ai costi del personale.

Dopo aver svolto una *software selection* utile ad individuare un potenziale fornitore è stato selezionato, quale più adatto alle esigenze funzionali richieste, il prodotto offerto dalla società Outlook Soft: una soluzione integrata, basata sul web e su un singolo database centralizzato che sfrutta le potenzialità della piattaforma tecnologica Microsoft e che permette di coinvolgere tutto il management aziendale nel processo di gestione delle performance aziendali.

Outlook Soft è una piattaforma di applicazioni che può essere integrata con i dati provenienti da qualsiasi tipo di fonte e che rispetta quindi la propedeuticità rispetto all'eventuale implementazione di un sistema ERP integrato.

Il Vertice Aziendale ha deciso di introdurre un sistema di premiazione per obiettivi (MBO) per supportare il raggiungimento degli obiettivi aziendali ed il processo di trasformazione in corso.

A tal fine è stato condotto un progetto pilota che ha previsto una simulazione di MBO sul 2004 su un campione di 30 Dirigenti.

L'esperienza acquisita attraverso il progetto pilota ha consentito di individuare i passi necessari all'applicazione del sistema di MBO a regime a partire dal 2006, a seguito dell' approvazione da parte del vertice aziendale circa l'accantonamento della quota di budget da destinare all'MBO. Il progetto svolto nel 2005 ha realizzato: definizione della popolazione di Dirigenti da coinvolgere nel sistema di MBO a regime; definizione dell'ammontare di budget totale da destinare al MBO 2006; rivisitazione dell'insieme degli indicatori individuati e dell'attribuzione delle specifiche responsabilità sugli stessi dei Dirigenti coinvolti sulla base delle trasformazioni organizzative intervenute nel corso del 2004 e 2005, delle modalità di stesura del budget aziendale, del piano industriale ANAS 2005-2008, dell' ampliamento del campione di Dirigenti.

Accanto al processo riorganizzativo, al fine di garantire la valorizzazione delle risorse interne, nel corso del 2005 è stato progettato un adeguato piano formativo, sia per le attività tecniche che per quelle di supporto, orientato prevalentemente al potenziamento del patrimonio di conoscenze tecniche ed allo sviluppo di nuove competenze manageriali necessarie ad accelerare il processo di cambiamento in atto.

Il numero complessivo dei dipendenti al 31 Dicembre 2005 è pari a 6.702 unità, di cui 6.143 con contratto di lavoro a tempo indeterminato e 559 a tempo determinato, comprensivo anche del personale d'esercizio stagionale.

La distribuzione dell'organico per business unit e la movimentazione intervenuta nel corso dell'anno sono evidenziate nella tabella 1.

tab. 1 - Distribuzione del personale Anas per business unit

Analisi rapporti contrattuali	Organico al 31/12/2004			Uscite 31/12/2005			Entrate 31/12/2005			Trasferimenti	Organico al 31/12/2005		
	Tempo Ind.	Tempo Determ.	Totale	Tempo Ind.	Tempo Determ.	Totale	Tempo Ind.	Tempo Determ.	Totale		Tempo Ind.	Tempo Determ.	Totale
DG	1037	16	1053	84	11	95	78	22	100	-5	1025	28	1053
CAN	91	34	125	6	34	40	11	32	43	3	99	32	131
CAO	50		50	1		1	4		4	-3	50		50
CAQ	195	61	256	10	69	79	7	80	87	9	201	72	273
CBA	230	1	231	15	1	16	12		12	0	227		227
CBO	138		138	11		11	9		9	0	136		136
CCA	639	33	672	32	107	139	12	138	150	2	621	64	685
CCB	123	50	173	3	49	52	9	61	70	2	131	62	193
CCZ	424		424	26	50	76	9	112	121	-5	403	61	464
CFI	141	3	144	5	3	8	9	1	10	1	146	1	147
CGE	68		68	7		7	6		6	2	69		69
CMI	205	2	207	4	2	6	14		14	-7	208		208
CNA	453	65	518	16	79	95	12	78	90	3	452	64	516
CPA	460		460	32	170	202	14	174	188	0	445	1	446
CPG	118	29	143	6	25	31	11	26	37	1	124	26	150
CPZ	214	11	215	26	1	27	8		8	0	196		196
CRM	324	2	326	16	53	68	10	92	102	-4	314	41	355
CTN	7		7	1		1			0	0	6		6
CTO	170		170	10		10	12		12	1	173		173
CTS	185		185	8		8	3	13	16	1	181	13	194
CVE	150	11	151	6	22	28	14	55	69	-1	157	34	191
UBO	15		15			0	1		1	-1	15		15
UCS	590	12	602	17	77	94	26	126	152	-1	599	60	659
UGE	11		11			0			0	0	11		11
UPA	163	2	165	8	94	102		89	89	2	154		154
TOTALE UFFICI PERIFERICI	5164	292	5456	266	836	1102	213	1077	1290		5118	531	5649
TOTALE	6201	308	6509	350	847	1197	291	1099	1390	0	6143	559	6702

Dal confronto tra il numero dei dipendenti presenti a fine anno con lo stesso dato a fine 2004 e a fine 2003 (tabella 2) si nota un trend di riduzione del personale a tempo indeterminato.

tab. 2 – Andamento del n. di dipendenti Anas negli ultimi 3 anni

	al 31-12-03	al 31-12-04	al 31-12-05
N. Dipendenti in organico	6.625	6.509	6.702
N. Dipendenti a tempo indeterminato	6.286	6.201	6.143
N. Dipendenti a tempo determinato	339	308	559

Le assunzioni con contratto di lavoro a tempo indeterminato nel corso del 2005 sono state in totale pari a 291 unità, effettuate all'esito di procedure selettive finalizzate al reclutamento di candidati in possesso di professionalità specialistiche, necessarie per coprire le strutture organizzative carenti.

Le assunzioni a termine disposte nel corso del 2005 sono pari a 1099 unità, per far fronte a dei picchi di lavori legati a particolari esigenze a carattere organizzativo e per garantire il soddisfacimento di esigenze di personale legate per lo più a fattori stagionali (esodo estivo ed emergenza neve).

L'attività inerente le risoluzioni dei rapporti di lavoro a tempo indeterminato nell'anno 2005 ha riguardato ben 350 cessazioni (tabella 3), delle quali 25 di

dipendenti gestione INPS e 325 di dipendenti gestione INPDAP. Per queste ultime, oltre agli adempimenti connessi alla risoluzione del rapporto di lavoro, si è provveduto, altresì, alla predisposizione e trasmissione di tutti i documenti necessari alla ricostruzione della carriera ai fini della corresponsione del TFS e del trattamento pensionistico.

tab. 3 – Cause di risoluzione dei rapporti a tempo indeterminato 2005

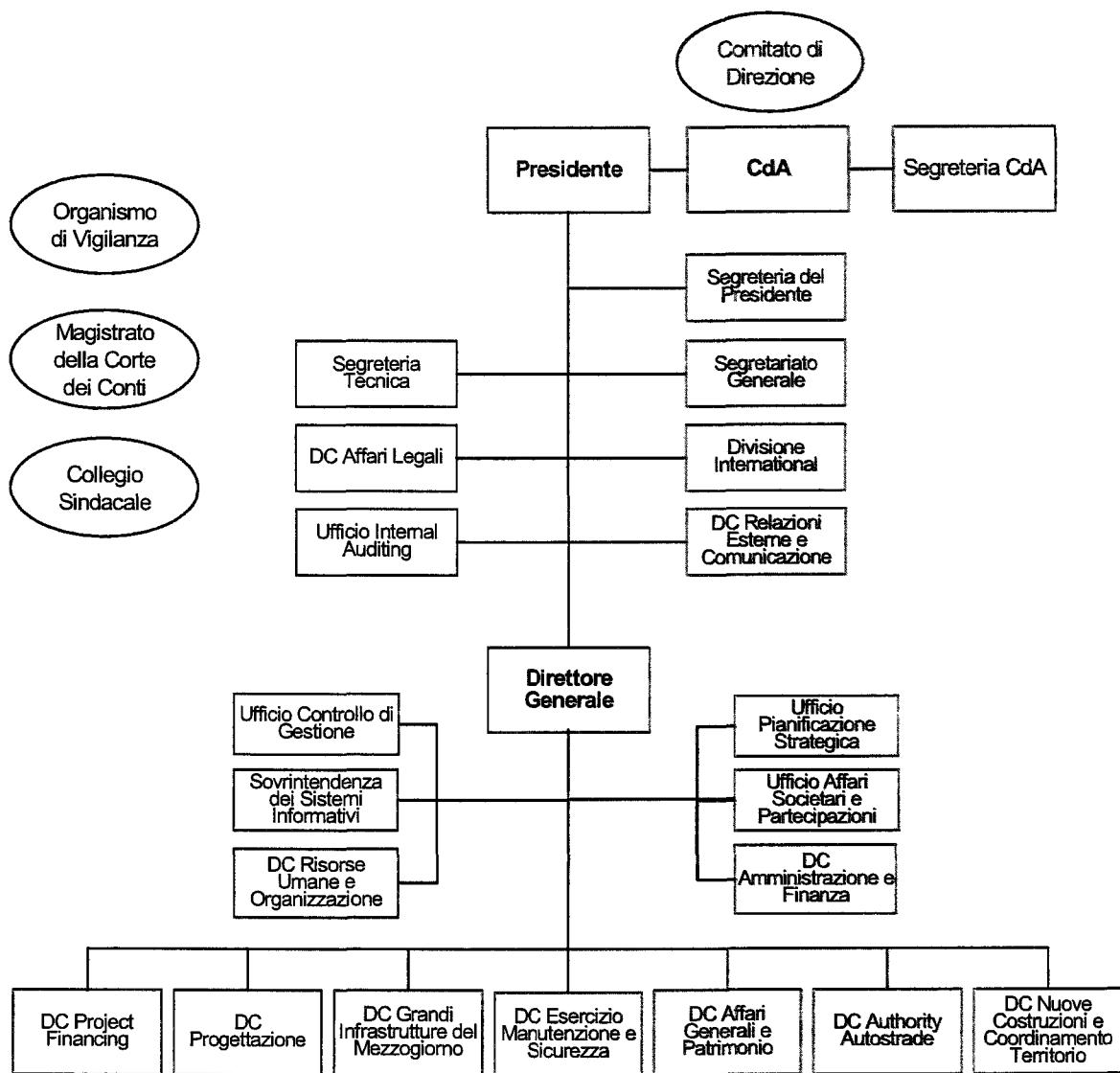
Cause di risoluzione dei rapporti di lavoro T.I. 2005	N. dipendenti
Limiti di età	108
Limiti di servizio	37
Dimissioni	165
Dispense	20
Decessi	19
Licenziamenti	1
Totale	350

L'EVOLUZIONE DELL'ORGANIZZAZIONE AZIENDALE

NUOVO MODELLO ORGANIZZATIVO

Il 16 Marzo il Consiglio di Amministrazione ha approvato il nuovo modello organizzativo della Direzione Generale Anas.

In particolare, è stata rivista la struttura organizzativa della Direzione Generale con preciso riguardo ai modelli di funzionamento delle Direzioni “tecniche” e alla separazione delle attività di Controllo di Gestione e Pianificazione Strategica. Inoltre, si è approfondito l’attuale modello di presidio dei processi di esercizio, con l’obiettivo di rispondere ai bisogni aziendali di identificare un modello operativo di gestione e di focalizzarsi sull’individuazione di un’unità di business dedicata.



Lo scenario complessivo di cambiamento proposto tiene conto di due condizioni fondamentali:

1. la funzionalità dell'azienda, in modo da perseguire gli obiettivi di budget e del piano industriale e garantire il presidio di tutti i processi sul territorio;
2. la sostenibilità dei cambiamenti proposti, in modo da armonizzare l'efficientamento organizzativo con il rispetto delle condizioni e delle compatibilità ambientali.

Tali condizioni, soprattutto riguardo a quest'ultimo aspetto, hanno consigliato di procedere fin da subito con i seguenti interventi:

- separare le attività di Pianificazione e Controllo attraverso la creazione di un Ufficio Pianificazione Strategica e di un Ufficio Controllo di Gestione:
 - L'Ufficio Pianificazione Strategica ha l'obiettivo di presidiare tutte le attività di programmazione di medio lungo periodo dell'azienda, lo sviluppo del Piano Industriale e del Contratto di Programma, il marketing strategico e il monitoraggio degli indicatori principali;
 - L'Ufficio Controllo di Gestione è competente per la predisposizione del budget e per le attività di pianificazione operativa, analisi e consuntivazione.
- assegnare alla Direzione Centrale Progettazione la responsabilità della realizzazione e dell'istruttoria di tutti i progetti di competenza, della validazione dei progetti delle società concessionarie e della valutazione dell'impatto ambientale delle opere;
- intervenire in tempi brevi sulle problematiche della Direzione Centrale Affari Legali prevedendo la valorizzazione di due ambiti distinti:
 - gestione del contenzioso come unico presidio in grado di imprimere maggiore tempestività, unitarietà e flessibilità alle azioni di contenimento dei rischi del contenzioso;
 - consulenza legale come centro di eccellenza per il supporto legale su lavori, concessioni, General Contractor, Project Financing, nuove aree di business e tutto il complesso della gestione dei pareri.

In una fase immediatamente successiva si procederà a:

- potenziare la Direzione Centrale Autostrade e Trafori, che assumerà la denominazione di Direzione Centrale Authority Autostrade con il compito di vigilare sulle concessioni autostradali;
- potenziare la Direzione Centrale Project Financing attraverso l'assegnazione dell'intero processo di gestione degli interventi in finanza di progetto, dall'istruttoria per la dichiarazione di pubblico interesse fino all'avvio del contratto di concessione.

Infine, nella fase finale si procederà a:

- istituire una Direzione Centrale Nuove Costruzioni e Coordinamento Territorio con il compito sia di presidiare i processi di esecuzione nuovi lavori sia di coordinare ed indirizzare le attività della periferia, garantendone l'uniformità dei comportamenti e la realizzazione degli obiettivi strategici aziendali;
- istituire una Direzione Centrale Esercizio Manutenzione e Sicurezza che diventi il centro decisionale per tutte le tematiche di gestione e manutenzione della rete viaria, attribuendo la necessaria centralità al tema della sicurezza stradale (come richiesto anche dalle direttive comunitarie), alla ricerca tecnologica (Centro Sperimentale di Cesano) e all'infomobilità e che nel medio

periodo assuma la responsabilità dello sviluppo e della gestione delle attività di mercato e valorizzazione del patrimonio.

MONITORAGGIO E CONTROLLO DELLE PRESENZE/ASSENZE E DELL'ORARIO DI LAVORO

MALATTIE E PERMESSI

Nell'ottica della necessità del contenimento del numero dei giorni di assenza retribuiti dei dipendenti, sia della Direzione Generale che dei Compartimenti, nel corso del 2005, si è dato maggior impulso all'attività di verifica e monitoraggio delle stesse.

È stata iniziata un'attività di reportistica relativa al numero dei giorni di assenza ed alle relative cause ed, in concomitanza con le richieste effettuate in tal senso dall'ISTAT, è stato avviato un monitoraggio periodico anche per le sedi periferiche.

Particolare attenzione è stata posta nella verifica dell'idoneità delle certificazioni mediche presentate dai dipendenti a giustificazione di assenze per malattie e permessi ai sensi art. 30 CCNL (gravi motivi familiari, personali o di salute, lutto, esami ecc.).

Durante tutto l'anno 2005 è stato incrementato in maniera significativa il ricorso alle visite fiscali nei confronti dei dipendenti che si assentino frequentemente ed alle note di richiamo in caso di mancata giustificazione delle assenze dal servizio.

Al maggior impulso dato all'attività di controllo è seguito, altresì, un aumento dei provvedimenti di recupero della retribuzione per assenze ingiustificate o per mancata reperibilità alle visite di controllo.

L'attività di controllo delle certificazioni mediche presentate dai dipendenti, soprattutto nei casi di lunghi periodi di assenza, ha determinato anche l'avvio di diversi procedimenti diretti ad accertare l'idoneità fisica alle mansioni o allo svolgimento dell'attività lavorativa presso le competenti Commissioni Mediche. Dai suddetti accertamenti sono scaturiti 20 provvedimenti di risoluzione del rapporto di lavoro per inabilità fisica alle mansioni ed alcune disposizioni di cambio di mansioni.

Sempre al fine di ridurre il più possibile il numero dei giorni di assenza retribuita del personale, sono stati sollecitati tutti i Compartimenti a trasmettere con maggiore precisione e puntualità le comunicazioni in merito alle giornate di assenza dei dipendenti eletti a cariche pubbliche nell'ambito di amministrazioni locali, e di coloro che svolgono attività di volontariato per la Protezione Civile, al fine di richiedere il rimborso delle giornate ai rispettivi Enti Locali o al Ministero degli Interni.

FERIE

In considerazione della necessità di ridurre le somme accantonate per ferie residue ed al fine di garantire l'applicazione della vigente normativa in materia di ferie, si è provveduto ad emanare diverse circolari tese a favorirne la fruizione da parte dei dipendenti.

Inoltre, come ulteriore misura per incrementare l'utilizzo di periodi di ferie, si è sperimentato per la prima volta la chiusura aziendale (solo per la Direzione Generale) nel periodo 16-20 agosto 2005, lasciando aperti solo i presidi ritenuti indispensabili per garantire la prosecuzione delle attività che non potevano essere sospese. Le suddette iniziative hanno prodotto un costante decremento del numero di giorni di ferie residui, anche se è ancora necessaria una costante attenzione al fenomeno.

Il Servizio Risorse Umane gestisce e monitora, inoltre, le modalità e i tempi di fruizione delle ferie per il personale dirigente, e, per i gli uffici Periferici, provvede alle relative registrazioni delle assenze al fine di avere un quadro completo ed aggiornato delle presenze dei dirigenti presso i Compartimenti.

ORARIO DI LAVORO

Al fine di garantire il rispetto dell'orario di lavoro da parte di tutto il personale, il Servizio Risorse Umane controlla, attraverso tabulati mensili, i tempi di lavoro e gli eventuali debiti orari cumulati dai singoli dipendenti.

L'analisi di tale dati e la comprensione delle motivazioni sottostanti che li hanno causati (quest'ultima attività svolta anche attraverso la convocazione dei dipendenti che accumulano considerevoli debiti orari presso il Servizio Risorse Umane) consente, da una parte di contenere tale fenomeno, e, dall'altra, di trovare soluzioni che favoriscano la conciliazione delle esigenze aziendali con quelle personali. Un esempio di soluzione proposta è la trasformazione del contratto di lavoro da Full Time a Part Time, previa autorizzazione da parte del Dirigente di riferimento del dipendente, e in coerenza con le esigenze organizzative della Direzione/Ufficio a cui lo stesso è assegnato.

ATTIVITÀ FORMATIVE

Sulla base delle analisi e delle valutazioni dei fabbisogni formativi nell'anno 2005 è stato elaborato il piano di formazione aziendale 2005, che si è caratterizzato per diverse iniziative di particolare rilievo volte a supportare le diverse Funzioni aziendali sia centrali che periferiche nella realizzazione dei loro obiettivi in linea con il cambiamento in atto.

Infatti il passaggio a Società per Azioni ha fatto emergere nuove esigenze in una rinnovata *mission* aziendale; a tal fine sono stati progettati e realizzati diversi percorsi formativi di grande rilevanza.

Si evidenziano sinteticamente alcuni degli interventi formativi realizzati:

1. corso di formazione per Coordinatore in fase di Progettazione e Coordinatore in fase di Esecuzione dei Lavori. Art. 10 dei DD.Lgs. 494/96 e 528/96 (misure per la tutela e per la sicurezza dei lavoratori nei cantieri temporanei e mobili);
2. corso di formazione sul Sistema di Contabilità Economico Patrimoniale;
3. corso di formazione sul Management degli Acquisti;
4. corso di formazione Informatica sul pacchetto Office;
5. corso di formazione sul "Protocollo Informatico".

1) Il corso di formazione specialistico riguardante i DD.Lgs 494/96 – 528/96, nasce dal bisogno di incrementare il numero dei tecnici abilitati per lo svolgimento di attività di coordinamento e progettazione in fase di esecuzione dei lavori, al fine di internalizzare le attività con un effetto notevole sulla riqualificazione dei dipendenti e sulla riduzione dei costi.

In considerazione della elevata professionalità e delle specifiche competenze possedute dai docenti, è stata stipulata una convenzione con l'Università Luiss Guido Carli di Roma.

Le edizioni del corso svolte sono state 6, per un totale di 90 giornate di aula con l'erogazione di 720 ore di lezione. Ogni edizione è stata strutturata in 3 moduli della durata di 5 giornate ciascuno, per un totale di 15 giornate di lezione. Al fine di non pregiudicare il regolare svolgimento dell'attività lavorativa delle risorse coinvolte, tra un modulo e l'altro del corso è stato previsto un intervallo minimo di 3 settimane.

I dipendenti formati sono stati complessivamente 140.

2) Corso di formazione sul Sistema di Contabilità Economico Patrimoniale.

La trasformazione giuridica di Anas in S.p.A. ha avuto un grande impatto sull'organizzazione amministrativo-contabile, richiedendo in particolare il cambiamento dal sistema di contabilità pubblica al sistema di contabilità generale. Tale trasformazione, che ha avuto in primo luogo un impatto sulla cultura aziendale con implicazioni organizzative e informativo-informatiche del nuovo sistema di rilevazione contabile, ha fatto emergere l'esigenza di aggiornamento professionale che ha interessato sia il personale della Direzione Centrale Amministrazione Strategie e Finanza che degli uffici aziendali periferici.

L'attività formativa è stata progettata e svolta in collaborazione tra il Servizio Risorse Umane, la Direzione Centrale competente e la Scuola di Formazione SDA Bocconi di Milano.

Il corso, per ciascun partecipante, è stato articolato in due moduli:

- un modulo introduttivo di tre giornate;
- un modulo specialistico di tre giornate.

In totale sono stati coinvolti in questa attività formativa n° 144 dipendenti.

3) Il "Management degli Acquisti" è stato un corso finalizzato a colmare il gap delle competenze degli addetti della funzione Acquisti. Quest'ultima ha assunto un ruolo sempre più strategico che va ad impattare direttamente sulle prestazioni economico-finanziarie della Società, richiedendo di conseguenza un allineamento delle professionalità coinvolte nel nuovo modello gestionale.

Anche in questo caso l'attività formativa è stata progettata e realizzata in collaborazione tra il Servizio Risorse Umane, la competente Direzione Centrale e la SDA Bocconi, impiegando docenti universitari altamente qualificati.

4) Corso di formazione Informatica sul pacchetto Office.

All'interno dell'area informatica sono state programmate molteplici attività formative, soprattutto nell'ambito degli applicativi Microsoft Office, con l'erogazione di 49 giornate di aula.

5) Corso di formazione sul "Protocollo Informatico".

Per gestire il nuovo sistema dei documenti e del protocollo adottato da Anas è stato erogato il corso "Protocollo Informatico".

L'attività ha interessato 220 dipendenti suddivisi tra Sistemisti (Referenti CED Compartimentali), Protocollatori (addetti al protocollo sia compartimentali che delle diverse Direzioni ed Uffici della sede centrale) e Tutor (con funzione di supporto per gli addetti al protocollo).

Formazione svolta presso strutture esterne.

Il Servizio Risorse Umane si è avvalso del servizio e delle strutture fornite da Università, Società e centri di eccellenza nella formazione soprattutto nei casi in cui, per la realizzazione di relativi percorsi formativi, ha ritenuto che il ricorso a enti esterni avrebbe garantito un efficiente ed efficace processo formativo. La valutazione del ricorso al mercato esterno è stata effettuata tenendo conto della specificità delle competenze da acquisire, delle particolari esigenze logistico-temporali e/o del ristretto numero di dipendenti interessati.

Le aree di intervento sono state identificate nelle seguenti materie specialistiche tecniche:

- Gallerie Stradali;
- Progettazione, Costruzione e Manutenzione di Ponti;
- Sicurezza all'interno di Tunnel e Gallerie.

Sono state, inoltre, individuate le criticità gestionali e forniti gli strumenti utili alle figure professionali sulle seguenti aree tematiche:

- area Risorse Umane, management e organizzazione;
- area Appalti e Lavori;
- area Giuridica;
- area Amministrativa.

Per aggiornare le competenze specialistiche e gestionali delle Risorse Umane della Società, sono stati organizzati anche corsi di minore entità, ma non meno importanti, come ad esempio il corso di formazione sulla previdenza.

Da evidenziare anche i seminari sulle Direttive Comunitarie n. 17 e n. 18 del 2004, aperti a dirigenti tecnici e amministrativi, a responsabili legali e ai responsabili di gare e contratti; focus group con i Controllers e il completamento della formazione specialistica per le attività di espropriaione per pubblica utilità.

Le attività formative erogate nell'anno 2005 si riassumono nella seguente tabella:

PROFILO PROFESSIONALE	NUM. PARTECIPANTI	%
Dirigenti:	195	12,15%
Area Quadri:	838	52,21%
Area di Base, Operativa e di Esercizio:	572	35,64%
TOTALE PARTECIPANTI:	1605	100%
Donne:	475	29,60%
Uomini:	1130	70,40%

Complessivamente le giornate di formazione sono state 744 per un totale di 4965 ore.

**IL SERVIZIO
RELAZIONI
INDUSTRIALI**

Il Servizio Relazioni Industriali, in collaborazione e raccordo con il Servizio Organizzazione e Sviluppo e l'Ufficio di valutazione e controllo strategico, anche nel corso del 2005 ha provveduto al complesso procedimento di aggiornamento dei centri di costo, condotto in relazione alle profonde modificazioni strutturali del processo di decentramento e di trasformazione societaria con la costituzione di nuovi Uffici o figure specifiche.

Con l'accordo del 22 giugno 2005 si è conclusa la complessa trattativa per il rinnovo del biennio economico 2004 – 2005 e per il recupero inflattivo degli anni 2002 – 2003 relativo al CCNL dei dipendenti ANAS. Nel corso della trattativa, che si è complessivamente sviluppata per quasi un anno, si è fatto riferimento, per la parte eminentemente economica, alla contemporanea vertenza del pubblico impiego ed alla chiusura di contratti in qualche modo simili, quali quello degli autoferrotranvieri e dei marittimi. La trattativa con la controparte sindacale è stata, tuttavia, impostata in modo tale che la definizione dell'aspetto economico fosse strettamente connesso sia con la definizione dell'accordo sulla previdenza complementare, che, soprattutto, con il varo del modello organizzativo compartimentale e della relativa pianta organica. Pertanto i tre argomenti sono stati fin dall'inizio individuati come un unico pacchetto di contrattazione inscindibile.

Di particolare rilievo è stata l'approvazione del modello organizzativo degli Uffici Compartimentali che viene definito come una struttura che individua i livelli di responsabilità, i processi e le competenze di un'organizzazione funzionale ai compiti che l'ANAS S.p.A. deve assolvere a livello territoriale.

Per quanto riguarda la previdenza complementare, invece, è stata data attuazione all'adesione dell'ANAS al fondo previdenziale Eurofer per consentire a tutti i dipendenti di poter usufruire dei vantaggi relativi.

Si è, inoltre, provveduto a supportare le sedi periferiche nella complessa attività di contrattazione e, nell'espletamento delle procedure di composizione delle

controversie, oltre che a fornire alle sedi periferiche pareri, interpretazioni di norme contrattuali e direttive.

Si è attivata anche la contrattazione relativa al rinnovo del contratto dei dirigenti scaduto il 31/12/2003 ed il relativo confronto è alle fasi conclusive, essendosi infatti raggiunto l'accordo di massima sia sulla parte economica che su quella normativa, con importanti soluzioni riguardanti le partite assistenziali e previdenziali.

SICUREZZA SUL LAVORO

Per quanto concerne la materia della sicurezza sul lavoro, l'attività svolta nel corso dell'anno è stata orientata allo svolgimento delle attività propedeutiche necessarie per lo svolgimento della gara di sorveglianza sanitaria e per procedere alla definizione dei capitolati per la fornitura dei DPI e degli indumenti ad alta visibilità.

Di concerto con il Servizio Risorse Umane, si è analizzata la situazione relativa ai corsi di formazione svolti negli anni passati ed alla rilevazione dei fabbisogni formativi degli Uffici periferici, al fine di consentire al predetto Servizio di elaborare il programma formativo del personale dell'ANAS riguardante la sicurezza, nell'ambito del più ampio progetto formativo aziendale.

E', infine, allo studio un progetto di gestione integrata della sicurezza che prevede anche l'elaborazione di una procedura informatica gestionale.

Il Servizio Relazioni Industriali ha, infine, continuato a gestire il sistema di previdenza sanitaria integrativa del personale dipendente mantenendo i rapporti con la CASPIE e l'UNISALUTE e fornendo, nel contempo, il necessario supporto operativo ai dipendenti .

IL PROCESSO DI RINNOVAMENTO TECNOLOGICO DEI SISTEMI INFORMATIVI

Nel 2005 la struttura informatica di ANAS è stata interessata prioritariamente dalle attività di avvio e/o realizzazione dei tre progetti di grande respiro che impegneranno i Sistemi Informativi nel triennio 2005-2007:

- ▶ Progettazione ed implementazione applicativa e sistemistica per la realizzazione di sistemi SAP con la predisposizione del capitolato tecnico di gara;
- ▶ Predisposizione dell'infrastruttura tecnologica e avvio di un sistema di Gestione Documentale e Protocollo Elettronico;
- ▶ Realizzazione del catasto elettronico delle strade.

Scendendo più in dettaglio sono state svolte, nell'ambito dei servizi costituenti l'ufficio, le attività di seguito descritte.

PROGETTO SAP

Il Consiglio di Amministrazione con delibera n. 130 del 1 dicembre 2005 ha dato avvio operativo al progetto di realizzazione di un nuovo sistema informativo aziendale, nell'ambito di un Programma denominato Anas-SAP.

Con questo Programma è prevista l'introduzione di un nuovo sistema informativo integrato, della classe ERP, per implementare nuovi e più efficienti

processi in azienda garantendo la copertura funzionale sia dei macro processi di supporto che dei principali processi di *core business*.

I benefici ottenibili dall'investimento afferiscono alla sfera dell'ottimizzazione e dell'efficientamento aziendale complessivo, in aderenza agli obiettivi del Piano Industriale e secondo le più recenti logiche che individuano i Sistemi Informativi come "leva" tecnologica per il *re-engineering* dei processi e come supporto insostituibile al *core business* aziendale.

Gli ambiti di azione riguardano principalmente:

- il sensibile miglioramento dell'integrazione funzionale;
- l'ottimizzazione e la standardizzazione dei processi aziendali;
- la razionalizzazione e l'automazione delle attività di monitoraggio della gestione.

IL SERVIZIO APPLICAZIONI

Il Servizio Applicazioni ha svolto nell'area Contabilità e Controllo di Gestione significativi interventi per supportare al meglio il processo di transizione della Società da Ente Pubblico a Società per Azioni, realizzando la procedura di "Gestione delle Consulenze", implementando la procedura "Budget" con la realizzazione di funzioni informatiche per la raccolta trimestrale delle previsioni dei Compartimenti e degli uffici centrali, la validazione, il consolidamento, la consuntivazione e rimodulazione del budget, creando un sistema di reportistica, realizzando la procedura "Cespiti e Gestione di Magazzino".

Nell'area Personale è stata avviata e in parte realizzata la revisione ed estensione della procedura "Anagrafica del Personale", con lo sviluppo delle nuove funzioni di gestione, reporting ed analisi dati.

Nell'area Lavori è stata eseguita l'analisi e lo sviluppo della procedura di raccolta delle informazioni sulle attività di collaudo, sono state eseguite significative revisioni ed estensioni del SIL Operativo Compartimentale e del SIL Progettazione e Programmazione, si è partecipato all'analisi funzionale del SIL per il suo adeguamento alle esigenze informative e di controllo del nuovo processo amministrativo e contabile in fase di definizione.

Nell'ambito della Contabilità Analitica, nel corso del 2005 è stato messo a punto il sistema che consente di monitorare le risultanze economiche a livello di "commessa/attività", anche in considerazione delle disposizioni contenute nel Contratto di Programma 2003-2005; è stato quindi formalizzato un documento "Modello di Riferimento della CO.AN di ANAS SpA" che contiene le logiche e le regole di funzionamento della contabilità analitica.

Sono inoltre iniziate le procedure preliminari di verifica da parte della Società di revisione: al termine dell'attività di revisione del bilancio civilistico 31-12-2005 avrà quindi inizio la fase finale della revisione della contabilità analitica e delle risultanze economiche delle attività svolte in concessione, ai sensi dell'art. 11 della Convenzione di Concessione stipulata tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ANAS.

IL SERVIZIO SISTEMI
E TECNOLOGIE

Il Servizio Sistemi e Tecnologie, relativamente alla realizzazione del Catasto Elettronico delle Strade, è stato coinvolto nelle attività di verifica della congruenza dei dati raccolti dalle ditte aggiudicatici, caricamento dei dati di input e segnalazione degli errori, realizzazione del “Sistema Informativo Catastro Strade (SiCaSt)” per la gestione e fruibilità dei dati, coerenza dei dati raccolti con gli strumenti informatici realizzati.

Oltre a ciò sono state avviate le attività volte alla realizzazione del “Portale Cartografico Aziendale”, il cui scopo è quello di rendere disponibile a tutta l’utenza aziendale la cartografia acquisita nel corso degli anni dai tecnici del Centro Studi di Cesano.

Nell’ambito del potenziamento e controllo dei Sistemi, sia server che stazioni di lavoro, è stata realizzata una infrastruttura di “System Management Service” (SMS) ed è stata ulteriormente potenziata la Server Farm ospitante le varie applicazioni aziendali.

Il Servizio Reti ha avviato e praticamente concluso i progetti “Intranet Mobile” che consente la connessione protetta e sicura di utenti mobili alla Intranet aziendale ed ha migrato il servizio di posta elettronica da Notes ad Exchange.

Infine è stato dato un particolare impulso al “Sistema di Help Desk dei Sistemi Informativi”, al servizio di tutta la utenza interna, con lo sviluppo di un sistema di raccolta delle segnalazioni utente per aiuto o malfunzionamento, assegnazione del ticket, catalogazione del problema, tracciatura elettronica delle fasi di risoluzione, chiusura del ticket; inoltre è stato attivato un sistema di help desk centralizzato con Call Center cui si accede con Numero Verde.

CERTIFICAZIONE
DEL SISTEMA DI
QUALITÀ

Nel 2003 l’Anas ha ottenuto la certificazione del proprio Sistema di Qualità UNI ISO 9001/2000 per le attività svolte dalla Direzione Centrale Programmazione e Progettazione e, nel 2004, quella per i risultati raggiunti dalla Direzione Centrale Lavori. A questi importanti riconoscimenti, si aggiunge la Certificazione di Qualità UNI ISO 9001/2000 ottenuta il 22 dicembre 2005 dai Compartimenti regionali, in estensione alla certificazione di qualità della Direzione Centrale Lavori.

La rispondenza alla norma Uni Iso 9001/2000 rappresenta un altro significativo traguardo di compatibilità tecnica e procedurale per la maggiore stazione appaltante del Paese. In questo modo, vengono sottoposti al controllo esterno i processi lavorativi, verificandone i passaggi operativi e produttivi, in linea con la trasformazione dell’azienda in SpA mantenendo la ferma volontà di rendere la qualità parte integrante della cultura aziendale e di porre i suoi principi alla base della missione affidata.

La Politica della Qualità prevede che i Compartimenti forniscano servizi nel pieno rispetto delle disposizioni di legge e delle normative vigenti, ricercando soluzioni tecnicamente ed economicamente adeguate. A tal scopo, la Direzione Generale ha stabilito per i Compartimenti una politica per la Qualità ispirata ai principi delle norme UNI EN ISO 9001:2000.

In particolare, la Politica per la Qualità prevede che il Compartimento svolga la propria attività in modo da:

- ▶ operare in modo operativo ed affidabile;
- ▶ osservare il Codice Etico dell'Anas approvato dal Consiglio di Amministrazione il 20 febbraio 2003;
- ▶ dedicare attenzione alle risorse umane in modo da favorirne motivazioni e crescita professionale;
- ▶ offrire servizi che rispondano alle attese ed alle esigenze degli utenti, degli Enti e del Consiglio di Amministrazione dell'Anas;
- ▶ mantenere attivo un processo di miglioramento continuo impegnandosi ad individuare difetti e anomalie per prevenire e eliminarne le cause.

La Certificazione di Qualità è stata attribuita per la progettazione e per la direzione dei lavori stradali (progettazione diretta dei lavori stradali, gestione della progettazione appaltata all'esterno, direzione dei lavori stradali attraverso personale interamente dell'Anas); la sorveglianza stradale (svolta dalle squadre di sorveglianza e da Capi cantonieri e che attiene alla esecuzione di lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria); la gestione e l'assistenza ai servizi del patrimonio stradale (attività di gestione di rilascio a terzi delle autorizzazioni previste dal Nuovo Codice della strada sulle arterie di competenza Anas per trasporti eccezionali, accessi e attraversamenti, accessi ad impianti per la distribuzione di carburante, installazioni pubbliche, costruzione di recinzioni, di ponteggi e simili).

La certificazione di qualità è stata, inoltre, assegnata per la gestione delle informazioni stradali (attraverso presidi 'h24' della Sala Operativa Nazionale e delle Sale Operative Compartimentali che monitorano con videosorveglianza la rete di competenza e gestiscono il flusso delle informazioni tra il personale Anas e le Autorità di sicurezza e di Pronto intervento).

Il sistema di Qualità Compartimentale – che si applica in tutte le sedi periferiche dell'Anas (19 Compartimenti e 16 sedi staccate) – si applica ai processi lavorativi che coinvolgono il 75% dell'intero personale della Società. Il sistema organizzativo compartimentale è stato sottoposto a certificazione da parte del BVQI, Bureau Veritas Qualità International, - organismo internazionale esterno accreditato in 45 diversi Paesi, con oltre 1200 auditors – che ha previsto per tutti i Compartimenti uguali sistemi normativi e trasparenza della gestione.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Le principali attività di ANAS S.p.A. legate all'innovazione tecnologica sono relative:

- ▶ alle attività del centro sperimentale di Cesano;
- ▶ al laboratorio Tiresia;
- ▶ alla ricerca sul riciclaggio delle pavimentazioni drenanti;
- ▶ al progetto Infonebbia.

IL CENTRO SPERIMENTALE DI CESANO

L'Anas, in questi anni, ha avviato importanti sperimentazioni e competitive ricerche che pongono la tecnologia al servizio della sicurezza stradale. Investire nella ricerca tecnologica rappresenta un importante contributo per la sicurezza stradale ma, nello stesso tempo, consente all'Italia di partecipare alla competizione internazionale nel settore delle tecnologie applicate alle infrastrutture.

Il Centro Sperimentale di Cesano, durante l'esercizio 2005, ha proseguito la propria attività volta al potenziamento ed alla riqualificazione della struttura. Da una puntuale riflessione sulle capacità produttive e sull'offerta di servizi, è stato migliorato, attraverso un'opportuna rivisitazione dei prodotti/mercati, la capacità di rispondere sia alle reali esigenze aziendali sia di proporsi come fornitore qualificato di servizi ad elevato valore aggiunto, migliorando in questo modo anche la capacità reddituale della struttura.

Nel corso dell'esercizio sono stati sostenuti costi per materiale di consumo per €/migliaia 85 interamente imputati al Conto Economico.

IL LABORATORIO TIRESIA

Il nuovo laboratorio mobile "Tiresia" è un veicolo dotato di una sofisticata strumentazione in grado di misurare, in maniera completamente automatica, le prestazioni degli impianti di illuminazione delle strade e delle gallerie nonché la visibilità della segnaletica orizzontale e verticale e il rilevamento degli apparecchi di illuminazione eventualmente non funzionanti. Questo strumento sperimentale consente di effettuare campagne per il rilievo dei parametri illuminotecnici con regolarità, con costi moderati e su tutta l'estensione dell'impianto, ottimizzando i rendimenti senza che questo venga chiuso. Il laboratorio costituisce una risorsa tecnologica che permette, in modo rapido e con costi contenuti, un livello di accuratezza nelle misurazioni non raggiungibile con metodi e strumenti statici, garantendo l'adeguata illuminazione della rete stradale e riducendo i fattori di rischio per gli utenti. Il mezzo, concepito e realizzato in collaborazione con l'Istituto Elettronico Nazionale "Galileo Ferraris" di Torino, marcia fino ad una velocità di 90 km/h e monitora l'impianto di illuminazione con continuità permettendo di:

- misurare l'illuminazione orizzontale (verticale) sul manto stradale lungo linee parallele alla direzione longitudinale di corsia;

- misurare la luminanza del manto stradale su settori di strada anche contigui;
- rilevare la presenza di segnaletica orizzontale e verticale presente nel campo inquadrato;
- rilevare gli apparecchi non funzionanti.

Le misurazioni possono essere condotte in due diverse condizioni operative:

- modalità meteorologica: adatta per verifiche di collaudo o di tipo normativo dell'impianto. Il laboratorio opera a bassa velocità (< 10 km/h) ed in assenza di traffico;
- modalità normale: adatta per le verifiche ai fini di manutenzione dell'impianto oppure di confronto. Il laboratorio si muove a velocità più elevata (90 km/h) ed in assenza di traffico.

I parametri di misura sono ancorati all'effettiva posizione del mezzo, rilevata tramite una triangolazione tra due telecamere CCD ed un rilevatore di posizione. Tiresia è uno strumento progettato anche per l'analisi degli impianti installati in galleria ove opera avvalendosi di un sistema di posizionamento odometrico, finalizzato a superare i problemi legati al GPS.

Tiresia costituisce una soluzione assolutamente originale ed innovativa per rispondere alle esigenze dei soggetti gestori di infrastrutture viarie che sta riscuotendo, anche sulla base delle recenti circolari ministeriali in materia illuminotecnica, un evidente successo sia in termini di interesse tecnico-scientifico che in termini di richieste di prove.

Attualmente è allo studio un ulteriore laboratorio mobile destinato al rilievo della segnaletica che, avvalendosi di partnership ormai consolidate con primari istituti tecnico-scientifici, porterà alla predisposizione di elementi progettuali. Questo laboratorio mobile, realizzato avvalendosi delle più moderne tecnologie, verrà ultimato entro la metà dell'anno e, dopo una prima fase di collaudo, potrà essere posto in produzione già con l'inizio del 2007.

Nel corso dell'esercizio sono stati sostenuti costi per attrezzature specifiche per €/migliaia 16 interamente capitalizzati in quanto aventi utilità pluriennale.

LA RICERCA SUL
RICICLAGGIO DELLE
PAVIMENTAZIONI
DRENANTI

L'Anas, nell'ambito della pavimentazione stradale, sta sperimentando un prodotto all'avanguardia mondiale: l'asfalto drenante. Questo progetto tecnologico consente di garantire notevoli standard di sicurezza agli automobilisti neutralizzando una delle più diffuse cause di incidenti stradali, l'acquaplaning (lo slittamento dei veicoli causato dal fondo bagnato) e di coniugare quest'ultimo obiettivo, con la riduzione dell'impatto ambientale, attraverso significativi abbattimenti del livello di rumore e di rotolamento indotto dal traffico.

Il ricorso all'asfalto drenante consente l'utilizzo di materiali bituminosi drenanti che, grazie alla loro porosità, riescono ad assicurare agli automobilisti una maggiore aderenza alla pavimentazione e, di conseguenza, una maggiore sicurezza nella guida.

Le opere di manutenzione richiedono normalmente una fresatura periodica del manto stradale e il trasporto e lo smaltimento in discarica di ingenti volumi di pavimentazione di scarto. Se, per quanto riguarda l'asfalto di tipo regolare, sono da tempo state introdotte tecnologie basate sul suo recupero e ricondizionamento, per quanto concerne invece questa nuova tipologia di pavimentazione si sta lavorando, di intesa con partner internazionali, per ottenerne il completo riciclaggio. Attualmente l'asfalto drenante non è ancora interamente riciclabile: i cicli di manutenzione richiedono periodicamente la fresatura del manto stradale, il trasporto e l'eliminazione in discarica di grandi volumi di pavimentazione di scarto. Studiando le tecnologie già disponibili sul mercato per il recupero e il ricondizionamento dell'asfalto di tipo regolare si cerca di individuare soluzioni analoghe che siano valide anche per l'asfalto drenante.

L'Anas nel giugno 2003 ha sottoscritto un accordo di cooperazione con aziende giapponesi leader nel settore (Green Arm e Hitachi) per intraprendere un programma di ricerca e sviluppo che ne assicuri la piena riciclabilità sul posto. L'utilizzo di questa tecnologia, dunque, particolarmente all'avanguardia a livello mondiale, non solo potenzierà le prestazioni di sicurezza e consentirà un abbattimento dei costi di manutenzione stradale sul medio e lungo periodo ma migliorerà anche la performance ambientale. Il ricorso a questo mix innovativo, basato sull'uso di polimeri resistenti al calore, prevede una prima operazione di demolizione dello strato esistente senza che ne vengano alterate le caratteristiche. La sua successiva rigenerazione viene eventualmente integrata con altro materiale vergine (ridotto al solo 10%) e, quindi, si passa alla stesura del materiale rigenerato, incrementandone la durabilità. Il riscaldamento del conglomerato da rimuovere, avviene mediante l'uso di aria calda e non più di fiamma e ciò permette di contenere al massimo la formazione di fumi ed esalazioni nocive. Queste tecnologie consentiranno non solo una migliore performance ambientale ma anche una sensibile riduzione dei costi della manutenzione stradale.

Nel corso dell'esercizio sono stati sostenuti costi per €/migliaia 59 di cui €/migliaia 37 per imposte e tasse per esportazione di beni di terzi (che erano stati importati temporaneamente nel corso del 2004) ed €/migliaia 22 per prestazioni di terzi (spedizioniere doganale). I costi sono stati interamente imputati al Conto Economico.

IL PROGETTO
INFONEBBIA

L'Anas, in collaborazione con il Centro Ricerche Fiat, ha avviato Infonebbia, un progetto di ricerca e sviluppo per la sicurezza stradale finalizzato alla sperimentazione di sistemi integrati di assistenza alla guida in caso di nebbia. Sensori per rilevare nebbia, code e incidenti, centrali elettroniche per rilevare in tempo reale le condizioni di visibilità, safety car dotate di sistemi anticollisione, dispositivi telematici per la comunicazione tra autoveicoli e centrale operativa: sono alcune delle tecnologie avanzate che consentono alle infrastrutture di interagire con i veicoli che le percorrono e segnalare ai conducenti le situazioni di rischio imminente. La sperimentazione è iniziata sulla Brescia - Padova, e interessa ora anche la Torino - Caselle, dove sono impiegati sensori di rilevamento nebbia, guide di luce a matrice elettronica a LED, telecamere, nuovi sistemi ITS con pannelli a messaggio variabile per le notizie sul traffico, sulla cui base, l'Anas e il Centro Ricerche Fiat hanno avviato il progetto SI-

PASS per lo sviluppo di un innovativo sistema di pagamento/pedaggio a libero scorrimento ed a basso costo per strade extra-urbane.

Durante il periodo dei Giochi Olimpici invernali di Torino 2006, i dati di traffico, rilevati dai sensori installati sul raccordo Torino - Caselle sono stati trasmessi al TOC (Traffic Operating Center) del comitato organizzatore dei Giochi che ha ricevuto informazioni dalla Centrale operativa della Polstrada, dalla Sala Operativa Anas, dal gruppo Autostrade e dall'Ativa, che gestisce le tangenziali torinesi.

Grazie all'approccio integrato di Infonebbia, il gestore stradale riceve in tempo reale le informazioni rilevate dai 'Cantonieri Elettronici', speciali centraline distribuite lungo le tratte stradali, in grado di elaborare i segnali in arrivo da sensori di differenti tipologie (radar, telecamere, infrarossi, visibilità) e di ricostruire lo stato di tutte le tratte monitorate e di suggerire le azioni di intervento appropriate *safety car*, equipaggiate con radar, barra a messaggio variabile e sistema telematico per il collegamento con la Centrale Operativa, intervengono in caso di necessità ponendosi alla guida dei veicoli e limitandone la velocità. Una centrale operativa riceve i dati da ogni Cantoniere Elettronico, elabora strategie di intervento a livello globale e coordina le *safety car*. Le strategie di supporto alla viabilità si avvalgono di pannelli a messaggio variabile basati su tecnologia *ChipLed*, guide luminose 'intelligenti', dispositivi telematici per la sicurezza (presenti sulle *safety car* e su flotte di veicoli privati in transito) per essere di aiuto alla guida ed alla circolazione.

Nel corso dell'esercizio sono stati sostenuti costi per ricerca e sviluppo per €/migliaia 1.840 interamente capitalizzati in quanto aventi utilità pluriennale.



RAPPORTI CON SOCIETA' PARTECIPATE

SOCIETÀ CONTROLLATE

QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA S.P.A.

La Quadrilatero Marche Umbria S.p.A. è stata costituita, in qualità di Soggetto Attuatore Unico, per la realizzazione del progetto pilota denominato “Asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna” (delib. del CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 e del 31 ottobre 2002 n. 93 e del 27 maggio 2004 n. 13). Il progetto costituisce un’infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale ai sensi della L. 21 dicembre 2001, n. 443.

La quota di partecipazione di ANAS è pari al 51% al 31/12/05.

Il bilancio d'esercizio al 31/12/05 della Società evidenzia un valore della produzione pari a €/migliaia 3.710, in incremento rispetto all'anno precedente per €/migliaia 113, principalmente per effetto dei Contributi in conto esercizio.

A fronte di ciò si rilevano costi della produzione pari a €/migliaia 3.873 leggermente minori rispetto all'anno precedente (€/migliaia 3.958 nel 2004); la riduzione è essenzialmente dovuta a minori oneri diversi di gestione.

Pertanto si ha una differenza della produzione negativa pari a €/migliaia 163 (€/migliaia 361 nel precedente esercizio).

Il saldo dei proventi e oneri finanziari pari a €/migliaia 10 è dovuto principalmente ai proventi finanziari, notevolmente ridottosi rispetto al precedente esercizio (€/migliaia 31).

Le imposte dell'esercizio 2005 sono pari ad €/migliaia 39.

Alla luce di quanto rappresentato, l'esercizio 2005 si chiude con un risultato economico negativo (€/migliaia 213) dovuto essenzialmente ai costi sostenuti per il consolidamento di attività propedeutiche alla realizzazione del Progetto.

L'assemblea ha deliberato l'utilizzo dei versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale per ripianare le perdite pregresse e quella dell'esercizio.

I risultati di bilancio nella società sono sinteticamente riepilogati nella seguente tabella.

Quadrilatero Marche-Umbria S.p.a.*Importi in migliaia di €*

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		2005	2004
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		0	0
B - IMMOBILIZZAZIONI			
I - Immobilizzazioni immateriali		4	8
II - Immobilizzazioni materiali		14	9
III - Immobilizzazioni finanziarie		0	0
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI		18	17
C - ATTIVO CIRCOLANTE			
I - Rimanenze		2.682	10.034
II - Crediti		14.610	528
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni		0	0
IV - Disponibilità liquide		1	1.177
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE		17.293	11.739
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI		0	0
TOTALE ATTIVO		17.311	11.756
STATO PATRIMONIALE PASSIVO			
A - PATRIMONIO NETTO		2.117	2.330
B - FONDI PER RISCHI ED ONERI		0	0
C - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO		0	0
D - DEBITI		15.194	9.426
E - RATEI E RISCONTI PASSIVI		0	0
TOTALE PASSIVO		17.311	11.756
CONTO ECONOMICO			
A - VALORE DELLA PRODUZIONE		3.710	3.597
B - COSTI DELLA PRODUZIONE		3.873	3.958
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)		-163	-361
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI		10	31
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'		0	0
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		0	0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		-174	-330
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO		-39	-36
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO		-213	-366
CONTI D'ORDINE		1.923.305	0

SOCIETÀ COLLEGATE**SOCIETA' ITALIANA PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO S.P.A.**

La Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A. è stata costituita per la costruzione e l'esercizio della omonima galleria stradale, il miglioramento del sistema viario di accesso al Traforo, la costruzione e/o gestione di trafori internazionali, la partecipazione ad iniziative di collegamento intermodale del trasporto commerciale su ruota, l'acquisizione di partecipazioni ritenute opportune al raggiungimento dello scopo sociale.

In attuazione di quanto previsto dalla Convenzione tra l'Italia e la Francia stipulata a Parigi il 14 marzo 1953, la società gestisce, in concessione dall'Anas, a metà con la rispettiva società concessionaria francese Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc, il traforo, con scadenza fissata al 2035.

La quota di partecipazione di ANAS è pari al 32% al 31/12/05.

Per quanto concerne questa società occorre sottolineare preliminarmente che l'esercizio 2005, dopo la riapertura al traffico avvenuta nel marzo 2002, sia stato il secondo a beneficiare per l'intero anno dell'abolizione delle regole restrittive imposte al traforo del Monte Bianco per la circolazione dei veicoli pesanti, il cui transito – come è noto – fino al 29 febbraio 2003 è rimasto vincolato al regime del senso unico alternato. Al riguardo occorre evidenziare come, ancorché sia stato annullato tale penalizzante dispositivo, il ritorno dei veicoli commerciali – che avevano necessariamente abbandonato l'itinerario, nei circa tre anni di chiusura del traforo, utilizzando in sostituzione principalmente l'itinerario alternativo del traforo del Fréjus – si sia successivamente rivelato incerto.

Il recupero di una quota di traffico pesante più favorevole per il Traforo del Monte Bianco avvenuto – sia pure con lenta progressività – nel 2004 (passata dal 21,5% di inizio anno al 25% di fine anno), è proseguito nel corso del 2005 arrivando a toccare nel mese di maggio il 29% dei transiti complessivi, fino a quando il 4 giugno 2005 il Traforo del Frejus è stato chiuso al traffico in seguito ad un incendio sviluppatosi da un TIR in transito che ha provocato vittime e seri danni alle strutture della galleria. Ciò ha comportato effetti significativi non tanto sui transiti dei veicoli leggeri – i quali già dal marzo 2002 erano tornati ad un livello prossimo a quello del '98 (50% dei transiti complessivi) – ma sui transiti dei veicoli pesanti, cui le predette alternative di attraversamento sono precluse e, che dunque, hanno scelto l'itinerario del Monte Bianco in misura particolarmente indicativa. Ciò ha costretto la Società ad adottare misure di gestione e di regolazione del traffico adeguate all'emergenza e, comunque, compatibili con il rispetto delle norme di sicurezza stabilite dal regolamento di circolazione.

Le conseguenze più importanti dal punto di vista del più volte auspicato riequilibrio del traffico pesante si sono verificate, tuttavia, solo dopo la riapertura del Traforo del Frejus. In settembre e nei mesi successivi la quota di transiti del Traforo del Monte Bianco si è assestata sul 39-40%, con un recupero efficace rispetto

all'ultima quota (29%) registrata a maggio del 2005. L'incremento del traffico ha manifestato i suoi riflessi positivi sugli introiti da pedaggio, che hanno fatto registrare un significativo incremento rispetto all'anno precedente (+55,9%), dovuto, in parte, anche all'applicazione dei due adeguamenti tariffari previsti dagli accordi intergovernativi dell'ottobre 2001. In conseguenza di ciò, nell'ambito della gestione economica si rileva un valore della produzione (€/migliaia 53.032) di molto superiore rispetto a quello registrato l'anno precedente (€/migliaia 35.775 nel 2004), a fronte del quale si riscontrano costi della produzione pari ad €/migliaia 40.675, maggiori dell'esercizio precedente (€/migliaia 33.454), in relazione, principalmente, alle spese per prestazioni di servizi ed agli accantonamenti effettuati nel 2005, per rischi diversi (relativi a potenziali contenziosi e vertenze riguardanti richieste di risarcimenti per danni a persone e cose derivanti dall'incendio del 1999) e per spese di ripristino e sostituzione di beni gratuitamente devolvibili, ovvero per il mantenimento della funzionalità delle infrastrutture in concessione. A fronte di ciò si registra un Margine Operativo Lordo (MOL) per l'esercizio 2005 pari ad €/migliaia 28.377, superiore a quello rilevato nell'esercizio precedente (€/migliaia 13.209 nel 2004). Tale variazione positiva del MOL è dovuta in massima parte all'incremento dei ricavi registrato nel corso del 2005. I debiti complessivi della Società al 31.12.2005 ammontano a €/migliaia 132.765. A fronte di ciò si rilevano oneri finanziari per complessivi €/migliaia 5.398 (di cui €/migliaia 4.445 per interessi passivi maturati nell'esercizio a fronte dei finanziamenti concessi dagli Istituti di Credito).

In conclusione, l'esercizio 2005 si chiude con un utile d'esercizio pari ad €/migliaia 10.956 (con un'inversione di tendenza rispetto alle rinnovate perdite degli esercizi precedenti) che l'Assemblea degli azionisti della Società ha deliberato di destinare per €/migliaia 548 (pari al 5%) a riserva legale e per €/migliaia 10.408 a parziale copertura delle perdite riportate a nuovo dai precedenti esercizi.

I risultati di bilancio nella società sono sinteticamente riepilogati nella seguente tabella.

Traforo del Monte Bianco S.p.a.*Importi in migliaia di €*

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		2005	2004
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI			
B - IMMOBILIZZAZIONI			
I - Immobilizzazioni immateriali	66	332	
II - Immobilizzazioni materiali	133.805	143.069	
III - Immobilizzazioni finanziarie	165.801	165.818	
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	299.671	309.219	
C - ATTIVO CIRCOLANTE			
I - Rimanenze	0	0	
II - Crediti	37.233	16.629	
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni	0	0	
IV - Disponibilità liquide	132	670	
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	37.365	17.299	
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI	565	838	
TOTALE ATTIVO	337.601	327.356	
STATO PATRIMONIALE PASSIVO			
A - PATRIMONIO NETTO	194.182	183.226	
B - FONDI PER RISCHI ED ONERI	7.466	3.106	
C - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	1.894	1.808	
D - DEBITI	132.765	137.798	
E - RATEI E RISCONTI PASSIVI	1.294	1.418	
TOTALE PASSIVO	337.601	327.356	
CONTO ECONOMICO			
A - VALORE DELLA PRODUZIONE	53.032	35.775	
B - COSTI DELLA PRODUZIONE	-40.675	-33.454	
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	12.357	2.321	
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-5.299	-5.261	
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'	0	0	
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-328	2.452	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	6.730	-488	
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	10.956	-1.334	
CONTI D'ORDINE	39.047	48.448	

SOCIETA' ITALIANA PER IL TRAFORO DEL FREJUS S.P.A.

La Società Italiana per il Traforo del Frejus S.p.A. è stata costituita per la costruzione e l'esercizio della omonima galleria stradale e potrà svolgere, in Italia e all'estero, le attività d'impresa diversa da quella principale, nonché da quelle analoghe o strumentali ausiliarie del servizio autostradale attraverso l'assunzione diretta di partecipazioni di collegamento o di controllo in altre società.

La quota di partecipazione di ANAS è pari al 32% al 31/12/05.

Nell'analisi del bilancio d'esercizio 2005 si può evidenziare preliminarmente come il 2005 sia stato un anno particolarmente significativo per la Società per le iniziative legate alle Olimpiadi invernali di Torino 2006, con riferimento alle quali la Società è stata uno dei protagonisti principali, acquisendo anche il ruolo e lo status di Fornitore Ufficiale dei Giochi Olimpici.

In tale veste la SITAF ha dato vita ad una molteplicità di attività che hanno riguardato interventi infrastrutturali (lavori per la quarta corsia dell'A32 e per lo svincolo di Bardonecchia), interventi impiantistici (attività di gestione e di controllo generalizzato del traffico veicolare, nonché di diffusione in tempo reale delle informazioni all'utenza) e interventi sul pedaggio (adeguamento innovativo del sistema di pedaggio che consente agli utenti dotati di apposito *trasponder* e carta dedicata di effettuare il passaggio alle barriere senza arresto). L'evento Olimpico è stato anche l'occasione per testare la funzionalità dell'A32 sia dal punto di vista impiantistico, che dell'efficienza di tutti i servizi connessi alla viabilità: alla funzione olimpica dell'arteria è stata data opportuna rilevanza con l'allestimento di un'apposita segnaletica – sia temporanea che permanente – e con un'attività di comunicazione finalizzata ad evidenziare il ruolo fondamentale rivestito dall'autostrada nel contesto dei Giochi Olimpici, oltre che nei collegamenti nazionali ed internazionali. La Società, nel corso dell'esercizio 2005, ha provveduto, altresì, a creare nuove opportunità di sviluppo e di reddito attraverso le proprie partecipate incaricate di svolgere attività di tipo diverso, ancorché correlato, dal "core business".

L'anno 2005 è stato anche segnato dal tragico incidente del 4 giugno, giorno in cui si è sviluppato un incendio a bordo di un veicolo pesante quasi al centro del traforo del Frejus, in territorio francese, che ha presto assunto grandi dimensioni e coinvolto altri mezzi pesanti provenienti dalla direzione opposta. Tale incidente, oltre ai notevoli danni all'infrastruttura, ha portato con sé anche forti e negative ripercussioni economiche per la Società, dovute ai mancati incassi durante il periodo di chiusura del tunnel (che è stato totale per un paio di mesi e parziale fino al mese di novembre 2005) e alle spese di riparazione e di ripristino dell'infrastruttura. Dal punto di vista dei transiti, da un lato si rileva che il rapporto tra i trafori del Monte Bianco e del Frejus riguardante i mezzi pesanti si attesta, al momento, nella misura del 60% (Frejus) e del 40% (Monte Bianco), dall'altro, si evidenzia come i dati del traffico merci testimonino come stia continuando la diminuzione dei transiti dell'intero corridoio Frejus – Monte Bianco. Si può ritenere che una delle cause di tale diminuzione sia costituita dai ridottissimi tassi di crescita, se non, in alcuni casi, dalla stagnazione economica di

diversi Paesi europei, tra i quali Italia e Francia che sono le zone di destinazione-origine della maggior parte delle merci che attraversano il Frejus. Per quel che riguarda più direttamente il Frejus, il fenomeno della riduzione dei transiti ha anche altre cause, tanto di carattere generale (interdizione ai mezzi Euro 1 e costo del transito attraverso il tunnel), che di tipo particolare (concorrenza degli altri valichi alpini e del *ferroutage*).

Premesso ciò si rilevano, nell'ambito della gestione economica, ricavi netti da pedaggio pari ad €/migliaia 93.177 evidenziandosi un notevole decremento (circa 24,7 €/milioni) rispetto all'anno precedente, essenzialmente riconducibile alla diminuzione dei transiti. A fronte di tali ricavi si registrano costi della produzione pari ad €/migliaia 70.953, minori rispetto all'anno precedente (€/migliaia 76.261 nel 2004). Tutto ciò fa registrare un MOL (Margine Operativo Lordo) per l'esercizio 2005 pari ad €/migliaia 52.496, significativamente inferiore a quello rilevato nell'esercizio precedente (€/migliaia 69.992 nel 2004), in quanto, nonostante il contenimento dei costi operativi – allineati a quelli dell'anno precedente (circa 51,6 milioni di euro nel 2005) – si registrano circa 17,3 milioni di euro di ricavi in meno rispetto al 2004, decremento che sale a circa 24,7 milioni di euro se si considerano i soli introiti da pedaggio netti. Dal punto di vista finanziario si registra un indebitamento complessivo pari a €/migliaia 1.276.840, di cui €/migliaia 957.779 v/Fondo Centrale di Garanzia e €/migliaia 222.203 v/Banche. A fronte di ciò si rilevano oneri finanziari per complessivi €/migliaia 9.549 (di cui €/migliaia 9.215 per interessi su debiti v/Banche e €/migliaia 334 per debiti v/altre imprese), notevolmente inferiori rispetto all'anno precedente (€/migliaia 13.589 nel 2004).

In conclusione, l'esercizio 2005 chiude con un risultato ampiamente positivo (€/migliaia 18.204) grazie, appunto, ad una gestione attenta al contenimento dei costi operativi e al saldo positivo della gestione straordinaria.. L'Assemblea degli azionisti della Società ha deliberato di destinare l'utile di esercizio ad incremento del Patrimonio netto (€/migliaia 910 (pari al 5%) a Riserva legale, €/migliaia 1.264 a "Riserva da rivalutazione delle partecipazioni ex art. 2426 c.c." ed il residuo, pari a €/migliaia 16.030, a Riserva straordinaria. Per quanto concerne, infine, il bilancio consolidato, comprendente il bilancio della capogruppo SITAF ed i bilanci delle controllate Sitalfa S.p.A., Musinet S.p.A. e Tecnositaf S.p.A., da questo risulta un utile consolidato di €/migliaia 18.850 (€/migliaia 22.209 migliaia di euro nel 2004), il cui decremento rispetto all'esercizio precedente consegue al minor utile della Capogruppo.

I risultati di bilancio nella società sono sinteticamente riepilogati nella seguente tabella.

Sitaf S.p.a*Importi in migliaia di €*

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		2005	2004
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		0	0
B - IMMOBILIZZAZIONI			
I - Immobilizzazioni immateriali		56.059	57.239
II - Immobilizzazioni materiali		1.254.722	1.166.112
III - Immobilizzazioni finanziarie		13.410	11.595
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI		1.324.191	1.234.945
C - ATTIVO CIRCOLANTE			
I - Rimanenze		2.808	2.797
II - Crediti		140.152	150.774
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni		0	0
IV - Disponibilità liquide		2.714	2.673
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE		145.674	156.244
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI		798	955
TOTALE ATTIVO		1.470.663	1.392.145
STATO PATRIMONIALE PASSIVO			
A - PATRIMONIO NETTO		136.096	117.892
B - FONDI PER RISCHI ED ONERI		51.954	58.481
C - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO		5.327	5.113
D - DEBITI		•1.276.840	1.209.894
E - RATEI E RISCONTI PASSIVI		446	764
TOTALE PASSIVO		1.470.663	1.392.145
CONTO ECONOMICO			
A - VALORE DELLA PRODUZIONE		104.122	121.411
B - COSTI DELLA PRODUZIONE		-70.953	-76.261
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)		33.169	45.150
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI		-8.565	-12.916
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'		1.188	1.604
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		3.401	351
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		29.193	34.189
IMPOSTE		-10.989	-13.507
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO		18.204	20.682
CONTI D'ORDINE		1.202.998	1.208.559

C.I.I.T.I. – Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq

Il Consorzio, di cui fanno parte ANAS, ENAC, ENAV FS ed ITALFERR, è stato costituito l'11 marzo 2004 con lo scopo specifico di assumere ed eseguire, per conto dei consorziati e per incarico del Ministero degli Affari Esteri, i servizi finalizzati alla elaborazione del "Piano Nazionale dei Trasporti dell'Iraq".

La quota di partecipazione di ANAS è pari al 40% al 31/12/05.

Nel bilancio d'esercizio al 31/12/05 - secondo anno di attività del Consorzio - risulta un valore della produzione pari ad €/migliaia 665 principalmente riconducibile al riaddebito integrale dei costi sostenuti ai consorziati.

A fronte di tali ricavi si registrano costi della produzione pari ad €/migliaia 685 dovuti principalmente a costi per servizi in quanto il consorzio sta attuando studi e progetti.

Alla luce di quanto rappresentato, l'esercizio 2005 si chiude con un risultato economico pari a zero in quanto tutti i costi del consorzio sono ripartiti tra i consorziati.

I risultati di bilancio nella società sono sinteticamente riepilogati nella seguente tabella.

C.I.I.T.I.
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq
Importi in migliaia di €

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		2005	2004
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		400	400
B - IMMOBILIZZAZIONI			
I - Immobilizzazioni immateriali		3	20
II - Immobilizzazioni materiali		0	0
III - Immobilizzazioni finanziarie		0	0
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI		3	20
C - ATTIVO CIRCOLANTE			
I - Rimanenze		0	0
II - Crediti		976	978
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni		0	0
IV - Disponibilità liquide		534	477
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE		1.510	1.455
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI		0	18
TOTALE ATTIVO		1.913	1.893
STATO PATRIMONIALE PASSIVO			
A - PATRIMONIO NETTO		1.000	1.000
B - FONDI PER RISCHI ED ONERI		0	0
C - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO		0	0
D - DEBITI		913	893
E - RATEI E RISCONTI PASSIVI		0	0
TOTALE PASSIVO		1.913	1.893
CONTO ECONOMICO			
A - VALORE DELLA PRODUZIONE		665	1.305
B - COSTI DELLA PRODUZIONE		-685	-1.223
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)		-20	81
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI		3	0
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'		0	0
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		29	0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		12	82
IMPOSTE		-12	-82
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO		0	0

ALTRÉ SOCIETÀ PARTECIPATE**STRETTO DI MESSINA S.P.A.**

La società Stretto di Messina S.p.A. è stata costituita, a norma dell'art. 2 della L. 17 dicembre 1971, n. 1158, con lo scopo di effettuare lo studio, la progettazione e la costruzione di un'opera per il collegamento stabile viario e ferroviario e dei pubblici servizi tra la Sicilia ed il continente e per l'esercizio del collegamento e la manutenzione di detta opera, salvo quanto previsto dalla menzionata legge in ordine all'esercizio ferroviario, nonché lo svolgimento di ogni connessa attività, anche attraverso società partecipate.

La quota di partecipazione di ANAS è pari al 13% al 31/12/05.

Il bilancio d'esercizio al 31/12/05 della Società evidenzia un valore della produzione pari ad €/migliaia 20.025, in incremento rispetto all'anno precedente per €/migliaia 2.362, principalmente riconducibile alla capitalizzazione dei costi sostenuti nell'esercizio per le attività specificamente attribuibili all'oggetto del programma.

A fronte di ciò si rilevano costi della produzione pari ad €/migliaia 21.297, maggiori rispetto all'anno precedente, ciò in relazione, essenzialmente, all'ulteriore fase di crescita delle attività sociali svolte per la preparazione e la gestione della gara per la selezione del Contraente generale, del *Project management consultant*, del Monitore ambientale, del Broker assicurativo, nonché, parallelamente, per dotare la Società di un assetto organizzativo adeguato per affrontare i futuri impegni.

A seguito di quanto sopra il MOL (Margine Operativo Lordo) per l'esercizio 2005 risulta pari ad €/migliaia 325 inferiore all'anno precedente (€/migliaia 965) per effetto delle maggiori spese sostenute durante l'esercizio – rispetto al 2004 – per prestazioni di servizi.

Dal punto di vista finanziario si rileva un indebitamento complessivo pari a €/migliaia 8.050, in relazione al quale si registrano oneri finanziari per complessivi €/migliaia 11 (€/migliaia 19 nell'esercizio 2004), cui corrispondono proventi finanziari pari ad €/migliaia 3.004, il cui valore fa registrare, dunque, un incremento significativo rispetto all'anno precedente (€/migliaia 1.754 nel 2004), essenzialmente riconducibile all'incremento degli interessi attivi sui depositi bancari, nonché alle quote, di competenza degli esercizi 2004 e 2005, degli interessi sul contributo per la progettazione preliminare dell'opera, assegnato alla Società con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 23 dicembre 2004, registrato alla Corte dei Conti il 24 febbraio 2005. In conclusione, considerata l'assenza di ricavi tipici – tenuto conto che l'attività della Società è principalmente concentrata sulle attività di progettazione e di gara per la realizzazione dell'opera – l'esercizio 2005 si chiude con un utile d'esercizio marginale, pari ad €/migliaia 1.240 che l'Assemblea dei azionisti della Società ha deliberato di destinare per €/migliaia 62 (pari al 5%) a riserva legale e per €/migliaia 1.178 a copertura parziale delle perdite pregresse.

Nel corso dell'esercizio sono state, inoltre, portate a termine le attività già avviate per l'individuazione dei soggetti cui affidare le attività necessarie alla realizzazione del Ponte sullo Stretto. In particolare, la gara del *General Contractor* è stata aggiudicata al raggruppamento Impregilo SpA (mandataria) Sacyr SA, Società Italiana per Condotte d'Acqua SpA, CMC di Ravenna, Ishikawajima-Harima Heavy Industries CO Ltd, A.C.I. Scpa Consorzio Stabile. Per la propria attività di Alta Sorveglianza la Società, a seguito di esperimento di gara internazionale, ha affidato, nel mese di gennaio scorso, il contratto di Project Management Consulting all'americana Parson Transportation Group che ha offerto un ribasso pari al 20,1% sull'importo a base di gara (150 €/milioni). Lo scorso mese di febbraio sono stati altresì individuati gli aggiudicatari delle gare per l'affidamento dell'incarico delle attività di monitoraggio ambientale, territoriale e sociale inherente alla realizzazione del Ponte e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia, sono stati inoltre individuati gli aggiudicatari della gara internazionale per la selezione del Broker che garantirà alla Società un supporto tecnico, amministrativo e gestionale, sia nella fase di predisposizione del bando di gara per la selezione delle compagnie assicuratrici, che per la stipula delle relative polizze e la gestione delle stesse gare (inclusa la gestione dei sinistri) aggiudicate rispettivamente al raggruppamento temporaneo guidato da Fenice S.p.A. ed a Marsh S.p.A.

La Società ha dato, altresì, impulso all'attività di individuazione e reperimento dei finanziamenti necessari ad integrare, secondo la logica della finanza di progetto, le risorse già messe a disposizione degli azionisti: infatti, con la collaborazione degli advisor finanziari MCC e The Royal Bank of Scotland, è stato avviato lo studio per strutturare operativamente l'avvio, nei prossimi mesi, della raccolta di capitali. Si ricorda inoltre che, con l'avvenuta aggiudicazione definitiva della gara per il *General Contractor* e per il Project Management Consultant, al fine di disporre delle risorse finanziarie necessarie a coprire i fabbisogni finanziari collegati alla prima fase di realizzazione dell'opera, si è reso opportuno confermare in termini di impegno finanziario degli azionisti quanto già ipotizzato nel budget iniziale, richiamando, a fine anno, ulteriori tre decimi a valere sull'aumento di capitale già sottoscritto (attualmente, il capitale ancora da versare da parte di ANAS risulta pari all'importo di €/migliaia 17.556).

I risultati di bilancio nella società sono sinteticamente riepilogati nella seguente tabella.

Stretto di Messina S.p.A.*Importi in migliaia di €*

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		2005	2004
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		122.618	214.581
B - IMMOBILIZZAZIONI			
I - Immobilizzazioni immateriali		2.827	1.509
II - Immobilizzazioni materiali		129.668	109.579
III - Immobilizzazioni finanziarie		22.251	25
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI		154.745	111.114
C - ATTIVO CIRCOLANTE			
I - Rimanenze		0	0
II - Crediti		3.573	3.083
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni		0	0
IV - Disponibilità liquide		145.769	75.887
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE		149.341	78.970
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI		150	76
TOTALE ATTIVO		426.854	404.740
STATO PATRIMONIALE PASSIVO			
A - PATRIMONIO NETTO		391.598	390.358
B - FONDI PER RISCHI ED ONERI		25	25
C - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO		1.205	890
D - DEBITI		8.050	8.195
E - RATEI E RISCONTI PASSIVI		25.976	5.272
TOTALE PASSIVO		426.854	404.740
CONTO ECONOMICO			
A - VALORE DELLA PRODUZIONE		20.025	17.663
B - COSTI DELLA PRODUZIONE		-21.297	-18.844
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)		-1.273	-1.181
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI		2.993	1.735
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'		0	0
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		-34	-63
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		1.686	491
IMPOSTE		-446	-257
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO		1.240	234
CONTI D'ORDINE		733.569.653	10.115.701

Rapporti infragruppo

Si riportano di seguito il dettaglio per natura delle posizioni creditorie e debitorie esistenti alla fine dell'esercizio nei confronti delle società controllate e collegate e di ricavi e costi intervenuti nel corso dell'esercizio.

Importi in €/000

	Quadrilatero Marche-Umbria	Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	Sitaf - Società Italiana per il Traforo del Frejus	C.I.I.T.I. - Consorzio Italiano Infrastrutture e trasporti per l'Iraq
Crediti Commerciali	9.455	-	-	445
Commerciali	-	-	20.658	-
Debiti	Residuo sottoscrizione capitale	-	-	160
Costi per servizi	-	-	-	-
Ricavi per servizi	1.439	-	21	338

RISCHI GESTIONALI E CONTENZIOSO

Nel 2005 si è rilevata, seppure in misura più contenuta rispetto all'anno precedente, una progressione nel numero dei nuovi contenziosi seguiti dalla Direzione Centrale Affari legali. Tale fenomeno è principalmente imputabile all'incremento dell'attività aziendale, la quale, nello specifico comparto dei lavori, determina fisiologicamente l'insorgere di contenziosi con le imprese appaltatrici e di controversie in materia espropriativa.

APPALTI DI LAVORI ED ESPROPRIAZIONI

Nel settore dei lavori (ivi compresi i lavori autostradali) e degli espropri si sono registrati, nell'anno 2005, 567 nuovi contenziosi passivi per un pettum globale di €/milioni 417.

In ordine alle cause del fenomeno contenzioso la società ha condotto una rilevazione specifica mediante un esame dettagliato delle principali sentenze e lodi arbitrali, dalla quale è emerso in sintesi che il denominatore comune delle varie condanne è stato l'accertato andamento anomalo dei lavori derivante da molteplici cause. Tuttavia a fronte di tale analisi non si sono rilevate situazioni riferibili ad un comportamento manifestamente irragionevole della stazione appaltante.

Altre *causae petendi* sono state quelle relative a riserve rilevate durante il corso dell'appalto, nonché, in materia espropriativa, le richieste di risarcimenti conseguenti all'attività ablativa.

RESPONSABILITÀ CIVILE

Nel settore delle controversie relative alla responsabilità civile si rileva, nel 2005, una certa diminuzione dei contenziosi giudiziali, ed anche una diminuzione delle pretese delle controparti, nonostante i valori assoluti siano tuttora elevati. Ciò è dovuto alla messa a regime del sistema della copertura assicurativa in materia di responsabilità civile, ivi inclusa l'importante polizza di copertura della r.c. professionale per i dipendenti. Nel frattempo manifesta una progressione positiva il contenzioso attivo perseguito dalla società, con il significativo apporto delle sedi compartmentali, per la tutela del patrimonio stradale ed i conseguenti risarcimenti dei danni.

CONTENZIOSO PATRIMONIALE E CONCESSIONI

Nel contenzioso riguardante la gestione del patrimonio, licenze, concessioni ed esercizio i nuovi contenziosi del 2005 sono stati 662, dei quali 247 attivi e 415 passivi. Di questi 311 dinanzi ai giudici di pace per ricorsi in materia contravvenzionale. I procedimenti conclusi nel 2005 sono stati 101 dei quali 24 attivi e 77 passivi. Tra questi ultimi 42 hanno avuto esito favorevole per ANAS e 35 esito sfavorevole, essenzialmente riguardante (20 casi) l'annullamento di provvedimenti contravvenzionali.

CONTENZIOSO GIUSLAVORISTICO

Nel 2005 sono state introdotte 231 nuove cause in materia di personale. Le cause definite sono state nel frattempo 175, delle quali 75 con esito sfavorevole e 96 favorevole e 4 transatte. L'oggetto del contendere è costituito prevalentemente dalla richiesta di riconoscimento dello svolgimento di mansioni superiori (65% delle istanze), dall'accertamento del diritto al relativo inquadramento ed alla corresponsione delle differenze retributive. Risulta altresì proposto dinanzi alle Direzioni Provinciali del

Lavoro un consistente numero di richieste di attivazione di tentativi di conciliazione, che potrebbero preludere a futuri contenziosi.

CONTENZIOSO
GESTITO
DALL'AVVOCATURA
DELLO STATO

Ai sensi della L. 178/02, art. 7, comma 11, la società può continuare ad avvalersi, per la gestione del proprio contenzioso, del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato, sia di quella Generale che di quella Distrettuale.

Per detto contenzioso è stata effettuata un'attività volta all'aggiornamento delle informazioni sul contenzioso gestito dalle principali Avvocature di cui la società si avvale per il proprio patrocinio. I risultati di tale attività hanno sostanzialmente confermato i valori inclusi nel bilancio al 31/12/04 del Fondo per rischi ed oneri nonché la relativa informativa fornita dagli amministratori in Nota Integrativa e nella presente Relazione sulla Gestione. Gli Amministratori hanno quindi effettuato, sulla base degli elementi e delle informazioni disponibili, una compiuta valutazione dei rischi e degli oneri probabili o possibili da includere nel bilancio al 31/12/05.

INDAGINI GIUDIZIARIE
IN CORSO

Rispetto agli anni precedenti, non si registrano evoluzioni pregiudizievoli per la società derivanti da procedimenti, aventi connotazioni pubblicistiche, avviati nei confronti di alcuni componenti tecnici del Consiglio di Amministrazione dell'ex Azienda autonoma, di dirigenti e di dipendenti. Si registra anzi la conclusione di alcuni di tali procedimenti, tra i quali quelli connessi ai lavori di ammodernamento dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria, definiti con esito positivo sia per i funzionari coinvolti sia per la società in termine di immagine aziendale.

Allo stato, dai residui procedimenti ed indagini in corso (presso le Autorità Giudiziarie di Bari, Catanzaro, Milano e Torino) non emergono elementi che possono far ritenere, ad oggi, che ANAS sia esposta a passività o perdite, né, comunque, elementi che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria della società.

Peraltro in diversi procedimenti penali la società si è costituita quale persona offesa ovvero come parte civile, riportando importanti successi in termini di risarcimenti attivi dei danni patrimoniali e di immagine.

VALUTAZIONE
ECONOMICA DEL
CONTENZIOSO

Nel corso del 2005 Anas ha compiuto una revisione del sistema informativo ICA per la gestione del contenzioso, che ha portato ad una importante revisione del software, ora maggiormente orientato alle esigenze di valutazione economica del contenzioso, nonché all'aggiornamento della banca dati.

L'incremento della completezza e dell'affidabilità del sistema informativo sul contenzioso ha consentito una valutazione del Fondo rischi su base analitica mentre nello scorso esercizio le valutazioni erano in parte su base analitica ed in parte su base statistica.

È importante operare una distinzione tra contenzioso lavori su strade in concessione ANAS (nel quale rientrano oltre al contenzioso lavori in senso stretto anche il contenzioso gare e contratti, progettazione e grandi infrastrutture SA-RC) e

altre tipologie di contenzioso (Responsabilità Civile, patrimonio, ecc.), incluso quello concernente lavori su strade non in concessione Anas.

Ciò in quanto il contenzioso lavori su strade in concessione Anas può essere considerato un maggior costo delle opere in quanto direttamente riferibile alle stesse e trattato contabilmente secondo quanto descritto in nota integrativa.

Il contenzioso diverso dai lavori su strade in concessione Anas, come precedentemente definito, ovvero relativo a cause patrimoniali, sulla responsabilità civile, con il personale (contenzioso giuslavoristico), lavori su strade non in concessione Anas, lavori per manutenzioni ordinarie ed alcune tipologie di contenzioso relativo a tariffe o corrispettivi contrattuali, è invece oggetto di valutazione ai fini della determinazione del fondo rischi, con apposito accantonamento rilevato nel conto economico dell'esercizio, secondo le modalità descritte nella nota integrativa.

RISCHI GESTIONALI

A seguito delle recenti disposizioni normative (Riforma dell'Anas e Legge Finanziaria 2006) l'Anas ha effettuato un *primo* riesame delle risorse finanziarie effettivamente disponibili a copertura degli investimenti ancora da attivare in adempimento sia del Contratto di Programma sia di ulteriori disposizioni di legge e/o programmatiche. Da tale riesame, *effettuato con riferimento al 30/06/2005*, è emerso che Anas ha dovuto utilizzare le risorse disponibili anche a fronte del costo per la realizzazione di varianti, per contenzioso, per la riattivazione di rapporti contrattualizzati in anni precedenti e ritenuti esauriti in sede di redazione del Contratto di programma 2003-2005, nonché per la copertura della porzione di propri costi di funzionamento, non soddisfatta dall'assegnazione annualmente disposta con le varie Leggi Finanziarie per corrispettivi di servizio, *per un importo dell'ordine di €/mld 3,8*.

Da un successivo approfondimento, effettuato con riferimento al 31/12/2005 e di cui era già stata data informativa all'azionista con comunicazione dell'8 giugno 2006, è emerso che Anas dispone di fonti finanziarie per un ammontare pari a circa € 15,5 mld, rappresentate:

- ▶ *per circa € 11,5 mld da crediti iscritti nello Stato Patrimoniale, relativi a partite riferibili a lavori;*
- ▶ *per circa € 4,0 mld da attività finanziarie contabilizzate nei conti d'ordine.*

Relativamente agli impegni, invece, si distinguono due fattispecie, per un totale di € 19 mld circa:

- ▶ *impegni contrattualizzati nei confronti di terzi e impegni vincolati per destinazione, che ammontano a circa € 13,8 mld, cui vanno prudenzialmente sommati € 0,9 mld di contenzioso stimato, per un totale di € 14,7 mld. Tali somme sono da ritenersi impegni non comprimibili.*
- ▶ *impegni attivati senza contratto e senza vincolo di destinazione (pari ad € 2,6 mld) e impegni ancora da attivare su Contratto di Programma (pari ad € 1,7 mld). Per queste tipologie di impegni, tuttavia, vi è la possibilità di valutare un eventuale stralcio dalle attività programmatiche.*

Ne consegue che il fabbisogno finanziario complessivo, necessario per portare a termine tutte le attività programmatiche, al 31/12/2005 ammonta a circa € 3,5

mld. Tale importo non comprende, altresì, la copertura della porzione di propri costi di funzionamento non soddisfatta dall'assegnazione annualmente disposta a titolo di corrispettivo di servizio.

Risulta, tuttavia, opportuno evidenziare che gli importi sopra descritti, relativi agli impegni contrattualizzati e da contrattualizzare sono inclusivi dell'IVA, mentre le fonti finanziarie non includono le risorse che si genereranno dal recupero dell'IVA a credito che maturerà a favore di Anas progressivamente con la realizzazione dei lavori.

Infatti, si renderanno disponibili a favore di Anas risorse finanziarie aggiuntive pari all'importo dell'IVA a credito generata dagli investimenti progressivamente effettuati. Tali risorse andranno in futuro a ridurre in modo l'attuale sbilancio tra fonti ed impieghi.

Tuttavia, la materiale disponibilità finanziaria di tali somme sarà subordinata alla richiesta di rimborso dei crediti IVA, da effettuarsi in osservanza della normativa pro tempore vigente, nonché ai tempi di realizzo del relativo credito.

Da ultimo si fa presente che sono attualmente in corso ulteriori approfondimenti, richiesti dal nuovo Consiglio di Amministrazione, anche in previsione della migrazione dei dati nel sistema SAP, relativamente alla correlazione tra fonti di finanziamento ed impegni, sia contrattualizzati che da contrattualizzare, al fine di una ulteriore riconferma di quanto sinteticamente esposto in precedenza. Al riguardo si precisa che i risultati dell'analisi suddetta non avranno effetti sul bilancio d'esercizio al 31/12/2005.

Per quanto riguarda gli impegni da attivare sul Contratto di Programma 2003-2005 e gli altri impegni da attivare rispetto ai quali l'Anas non ha ancora formalmente sottoscritto contratti nei confronti di terzi sono attualmente allo studio, anche alla luce del mutato quadro normativo e in attesa degli emanandi atti di indirizzo, apposite iniziative, descritte nel proseguo della presente relazione sulla gestione, atte a consentire il superamento dell'attuale situazione.

Tra le iniziative allo studio si segnalano:

- a) lo sfruttamento commerciale della rete stradale e autostradale assentita in concessione tramite l'applicazione di tariffe reali e/o ombra (L. 248 del 2 dicembre 2005);
- b) la valorizzazione degli assets immobiliari;
- c) la previsione di canoni di concessione derivanti dal riaffidamento delle attuali concessioni autostradali alle rispettive date di scadenza;
- d) la prestazione di servizi (gare, progettazioni, direzione lavori, manutenzione, etc.) per soggetti terzi ed Enti Pubblici Territoriali.

ANDAMENTO DELLA GESTIONE FINANZIARIA

Gestione finanziaria dell'esercizio

L'inizio dell'anno 2005 ha continuato ad essere caratterizzato per Anas dalla discontinuità nella ricezione di fondi di cassa da parte dell'azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze. Come noto, il decreto del 5 agosto 2003 n. 73580, ha infatti stabilito che qualsiasi somma da erogare per ANAS a partire dall'anno 2004 doveva essere regolata da quanto concordato nel Contratto di Programma. Il cui perfezionamento è avvenuto in data 25 maggio 2005 (firmato da Anas e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). Tale contratto è stato successivamente approvato con D.M. del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze in data 15 giugno, ed è diventato efficace dal momento della registrazione da parte della Corte dei Conti avvenuta in data 26 agosto. Detto contratto, in attuazione dell'art. 5 della Convenzione di Concessione, ha individuato gli obiettivi perseguiti per la gestione, la manutenzione, il miglioramento e l'incremento della rete stradale e autostradale di interesse nazionale, nel triennio considerato, entro i limiti costituiti dalle risorse finanziarie stabilite con la legge finanziaria e di bilancio e da altre leggi di spesa e dalle entrate proprie.

La Società fino a settembre 2005 ha beneficiato di un'unica erogazione di cassa da parte dell'azionista avvenuta a fine febbraio 2005, nelle more del perfezionamento del Contratto stesso, (D.L. n. 16 del 21 febbraio 2005) pari ad 650 €/milioni (450 €/milioni destinati al finanziamento delle spese di funzionamento, per competenza anno 2004, ed 200 €/milioni per pagamento lavori, a valere sui residui 2004). Con tali somme è stato possibile onorare tutti i pagamenti scaduti di gennaio/febbraio 2005 e far fronte ai pagamenti di marzo.

Da inizio aprile, esaurita la liquidità, Anas è stata nuovamente costretta ad interrompere i pagamenti ed ha rappresentato all'azionista, Ministero dell'Economia e delle Finanze, il problema della mancanza di fondi, proponendo come soluzione, il ricorso all'indebitamento finanziario presso Istituti Bancari.

Il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con lettera del 26 aprile prot. 43656 ha autorizzato Anas al ricorso momentaneo al mercato del credito, nell'ambito dell'autorizzazione complessiva di cassa pari a 1.300 €/milioni per apporto a capitale sociale ed 410 €/milioni per spese di funzionamento (come corrispettivi di servizi) al fine di non interrompere la continuità nei pagamenti.

Per la negoziazione delle linee di credito a breve termine alle migliori condizioni economiche, Anas, come indicato dall'azionista, ha coinvolto i principali Istituti di Credito operanti in Italia attraverso procedure concorrenziali. Le condizioni economiche ottenute sulle linee di credito concesse, coerenti con lo standing di Anas, sono variate da un margine minimo di 0,05% ad un massimo di 0,12%, applicato sul parametro di riferimento euribor ad un mese, e nessuna altra commissione è stata applicata. Anas ha iniziato ad utilizzare gli affidamenti ottenuti a partire dall'11 maggio data del primo finanziamento posto in essere.

A partire da tale data Anas ha gradualmente utilizzato le linee di credito raggiungendo un picco pari a 1,120 €/miliardi in data 31 agosto. A fine settembre, una volta reso efficace il Contratto di Programma con la registrazione del Contratto stesso, Anas ha beneficiato di una prima erogazione da parte dell'azionista di 388 €/milioni, a valere dei residui passivi al 18 dicembre 2002. Dopo tale erogazione l'indebitamento è stato leggermente ridotto a 1,070 €/miliardi in data 10 ottobre. In occasione dell'ulteriore erogazione da parte dell'azionista, avvenuta a dicembre, pari a 1,1 €/miliardi (di cui €/milioni 912 a valere sui residui passivi ex art. 7 ed €/milioni 188 a valere sui residui 2004), l'indebitamento, su disposizione dell'azionista n°159291 del 22 novembre 2005, è stato drasticamente ridotto a 170 €/milioni, che rappresenta l'importo dei finanziamenti in essere al 31 dicembre 2005. La posizione finanziaria netta, comprensiva anche delle giacenze presso il c/c di Tesoreria Centrale di Banca d'Italia, dei c/c postali, del c/c presso Banca di Roma, degli altri c/c bancari e degli importi non disponibili per atti di pignoramento, al 31 dicembre 2005 è pari a 30 €/milioni circa.

Gli interessi maturati sui finanziamenti posti in essere da maggio fino al 31 dicembre 2005 sono pari a circa 11 €/milioni.

Nel corso dell'anno 2005, sono stati inoltre perfezionati i mutui relativi al finanziamento di tre importanti opere di priorità strategica, in particolare i finanziamenti riguardano le seguenti opere:

Autostrada Salerno – Reggio Calabria secondo megalotto dal Km 393+500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al Km 423+300 (svincolo di Scilla escluso) per l'importo di 1,3 €/miliardi, (Delibera Cipe n. 14 del 27 dicembre 2004),

Passante di Mestre per l'importo di 113,4 €/milioni. (Delibera Cipe n.80 del 7 novembre 2003)

Asse Autostradale Catania-Siracusa-Gela (nuovo tronco Catania-Siracusa) per l'importo di euro 9 milioni, (Delibera Cipe n. 63 del 27 luglio 2003).

Tali mutui sono stati stipulati con un consorzio di Banche (Banca Dexia-Credio Capogruppo, Banca OPI e Banca Intesa) che è risultato aggiudicatario delle gare ad evidenza pubblica promosse da Anas. Tali mutui saranno rimborsati direttamente dallo Stato attraverso gli stanziamenti annuali previsti per 15 anni (limiti d'impegno) resi efficaci dalle Delibere Cipe indicate.

Le procedure di gara poste in essere hanno garantito l'ottenimento delle migliori condizioni economiche: sono stati infatti offerti, dal consorzio di banche risultato aggiudicatario di tutti e tre i mutui, margini negativi che si applicheranno al tasso fisso IRS a 10 anni, parametro di riferimento normativo per l'ammortamento di tali tipologie di mutui. Questo comporterà un ottimizzazione per Anas in quanto la Società otterrà un importo in quota capitale più elevato da destinare alle opera, poiché risulterà ridotta la quota del pagamento destinato della quota interessi, e, contestualmente una ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse pubbliche.

Prospettive per l'anno 2006

Per quanto riguarda l'anno 2006, la legge finanziaria e di Bilancio 2006 ha, come noto, introdotto una novità per Anas (comma 32 dell'art. 1) imponendo alla società un vincolo alla spesa per investimenti delle opere in corso per l'anno 2006 pari a 1,9 €/miliardi (originariamente il vincolo di cassa previsto nella Legge Finanziaria era di 1,7 €/miliardi, innalzato recentemente a 1,9 €/miliardi per effetto del D.L. 68 del 6/3/06 convertito in L. 127 del 24/3/06). Questa misura si propone l'obiettivo di controllare ex ante l'impatto sui conti pubblici. Tale importo dovrà comprendere tutte le spese per investimenti nonché quelle a valere sulle risorse derivanti dall'accensione di mutui.

Per quanto riguarda altre fonti di finanziamento dedicate a determinate opere e connesse con altre leggi di spese, si fa presente che a marzo 2006 è stato perfezionato ed erogato da Banca Dexia, risultata aggiudicataria della gara ad evidenza pubblica promossa da Anas, il mutuo dedicato alla realizzazione di un programma di interventi ed azioni diretti al miglioramento della sicurezza stradale sulla rete classificata come nazionale per un importo di 228,4 €/milioni. Il rimborso di tale mutuo è a carico del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Si prevede, inoltre, nel corso dell'anno 2006 di indire le gare relative al finanziamento totale e/o parziale delle seguenti opere, in particolare:

- Programma d'interventi connesso allo svolgimento dei Giochi Olimpici Invernali di Torino 2006 per un importo valutabile in circa 27 €/milioni (Legge 350 / 2003 art.3 comma 128 Legge Finanziaria 2004);
- Accessibilità Valtellina – Lavori di costruzione Lotto 1 – SS 38, Variante di Morbegno, allo svincolo di Fuentes (compreso) allo svincolo di Tartano (compreso) – 1° stralcio funzionale (Legge n. 311 / 04 art.1 comma 453 - Legge Finanziaria 2005), importo valutabile in circa 22,6 €/milioni;
- Autostrada Salerno – Reggio Calabria terzo megalotto dal Km 423+300(svincolo di Scilla incluso) al Km 442+950l per l'importo di 1,3 €/miliardi, (Delibera Cipe n. 95 del 20 dicembre 2004), importo valutabile in circa 205 €/milioni;
- Realizzazione dei lavori di ammodernamento e adeguamento tra il km 23+885 ed il km 47+000 della ss 131 Carlo Felice (Delibera Cipe n. 43 del 29 settembre 2004) importo valutabile in circa 127 €/milioni;
- Progettazione preliminare di numero 27 opere strategiche di preminente interesse nazionale (DM del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 5279 del 20 marzo 2003; DM del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 23324 del 23 dicembre 2004 e DM del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 22594 del 30 dicembre del 2004), importo valutabile circa 87,4 €/milioni.

PIANO INDUSTRIALE 2005-2008

Il Consiglio di Amministrazione del 9 giugno 2005 ha approvato il Piano Industriale ANAS S.p.A. 2005-2008: tale documento illustra le linee guida strategiche e le previsioni economico-finanziarie 2005-2008, in linea con gli obiettivi e la *mission* di Anas.

I riferimenti quantitativi relativi alle ipotesi sviluppate nel suddetto Piano e i risultati complessivi, riflettono l'attuale modello di funzionamento che posiziona Anas come soggetto di riferimento per l'intera rete viaria di interesse nazionale, svolgendo attività sia di *Authority* che di sviluppo e gestione in modo diretto o attraverso concessioni a terzi.

Nell'ambito del Piano si è tenuto altresì conto dei programmi e delle azioni di evoluzione e di efficientamento previsti da Anas attualmente in corso. In particolare, la pianificazione delle opere future recepisce i preliminari orientamenti dell'azienda relativamente alle proposte di Project Financing.

Va sottolineato che il Piano Industriale è stato redatto nel presupposto che la Società riceva corrispettivi di servizio a valori di mercato ed effettui investimenti di rilevante ammontare finanziati in parte con risorse pubbliche e in parte con risorse affluenti dal sistema creditizio. La mancata realizzazione di tali presupposti ha determinato un ritardo nella realizzazione degli obiettivi di Piano per cui si rende necessaria una rivisitazione critica degli stessi, anche alla luce delle implicazioni conseguenti all'approvazione delle Legge Finanziaria 2006.

A tale proposito si rinvia a quanto successivamente descritto nel proseguo della presente relazione ed in particolare nell'evoluzione prevedibile della gestione.

Per quel che riguarda gli effetti contabili sul bilancio di esercizio 2005 conseguenti all'approvazione della Legge Finanziaria 2006 si rinvia agli specifici commenti indicati in Nota Integrativa.

Per quanto sopra è stata improntata una rimodulazione del precedente Piano Industriale già a suo tempo approvato dal Consiglio di Amministrazione che tenga conto delle risorse finanziarie attualmente disponibili. Tale rimodulazione è stata sottoposta ad approvazione del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 30 maggio 2006.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 31 DICEMBRE 2005

Atto integrativo 2006 al contratto di programma

Tra i fatti di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2005, si segnala che sono in corso le attività relative alla definizione del nuovo Contratto di Programma. Tale contratto sarà formalizzato come Atto integrativo al Contratto di Programma 2003-2005 e definirà le modalità di impiego delle risorse stabilite, unicamente per il 2006. Si segnala, infatti, che non è possibile, ad oggi, procedere alla stipula di un nuovo Contratto di Programma triennale per gli anni 2006/2008 in quanto non sono state preventivamente definite, da parte dello Stato, le entità dei finanziamenti riferiti agli anni 2007 e 2008; infatti, la Legge Finanziaria 2006 ha stabilito il finanziamento della somma di 100 €/milioni da destinare ad Anas per investimenti da realizzare nell'anno di riferimento, nulla prevedendo per gli anni 2007-2008, e ha posto limiti ai pagamenti da effettuare nell'anno in corso.

Si segnala inoltre, che l'art. 6 ter della Legge Finanziaria 2006 prevede la subconcessione da parte di Anas a società dalla stessa costituite, dei compiti ad essa affidati, in relazione a tratte stradali o autostradali assoggettabili a pedaggio o a corrispettivi di servizio, in conformità all'atto di indirizzo da adottarsi dal Ministero delle Infrastrutture di concerto con il Ministero dell'Economia.

L'Atto integrativo al Contratto di Programma 2003-2005, per l'anno 2006, nelle more dell'adozione del suddetto atto di indirizzo, consentirà di assicurare una continuità dei rapporti tra lo stato e il gestore della rete stradale e autostradale nazionale, di avviare le attività prioritarie per garantire la sicurezza della circolazione e di definire le modalità di impiego delle risorse stabilite.

Prospettive finanziarie 2006

Ad inizio dell'anno 2006 Anas, avendo esaurito la quasi totalità dell'ultima erogazione di dicembre 2005 per rimborsare i finanziamenti in essere, ha immediatamente manifestato al Ministero dell'Economia e delle Finanze il permanere della situazione di criticità finanziaria connessa all'impossibilità di far fronte ai pagamenti in sospeso relativi alla produzione degli investimenti dell'anno 2005 nei confronti dei fornitori terzi.

In relazione a tali problematiche finanziarie il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con nota n. 1895 del 20 gennaio 2006, nel comunicare la presentazione di apposito emendamento per innalzare il tetto di spesa agli investimenti 2006 da 1.700 a 1.913 €/milioni con relativa copertura finanziaria, ha altresì evidenziato di aver proceduto, con provvedimento amministrativo, all'assegnazione di una maggiore disponibilità di cassa di 200 €/milioni.

All'inizio del mese di febbraio 2006 l'Anas ha beneficiato di una prima erogazione di risorse per un ammontare di 100 €/milioni (apporto a capitale sociale a valere dei residui al 31 dicembre 2004) da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

In attesa dell'erogazione delle ulteriori risorse, l'Anas ben conscia che il livello del proprio indebitamento impatta sugli obiettivi di finanza pubblica, al fine di non interrompere la continuità dei pagamenti ai fornitori terzi, come preannunciato con lettera n. 317 del 16 dicembre 2005, ha fatto ricorso all'indebitamento finanziario ammontante alla fine del mese di aprile a 711 €/milioni dei quali 170 €/milioni quale residuo indebitamento dell'anno 2005.

A metà maggio 2006 sono state trasferite risorse per 810 €/milioni con le quali contestualmente si è proceduto alla riduzione dell'indebitamento finanziario, che a fine maggio, ammonta a circa 200 €/milioni ed al pagamento dei sospesi nei confronti dei fornitori.

Ciò premesso, al fine di garantire la copertura finanziaria sia degli investimenti in corso, tenuto conto del limite imposto dalla Legge Finanziaria 2006, sia delle spese di funzionamento nel periodo giugno-dicembre 2006 si rende necessario il trasferimento da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze di ulteriori risorse per un ammontare complessivo di 810 €/milioni circa, tenuto conto sia dell'utilizzo dei mutui disponibili che delle altre coperture (ricavi da mercato ed anticipazioni fondi comunitari QCS 2000-2006).

In relazione a quanto esposto, il Presidente, su preciso mandato del Consiglio – che nelle riunioni del 19/12/05, 26/01/06, 19/04/06 e 11/05/06, è stato costantemente informato sulla situazione finanziaria venutasi a determinare – ha ripetutamente rappresentato ai Ministeri competenti le due importanti criticità che sono derivate dalle previsioni contenute nella Legge Finanziaria 2006 e successive modifiche, riguardanti: da un lato la fissazione del tetto alla spesa per investimenti di 1.913 €/milioni e dall'altro l'indeterminazione di riferimenti certi, atti a consentire la definizione di un dettagliato piano industriale che dia la prospettiva di raggiungere un equilibrio economico finanziario nel medio periodo con la contestuale fuoriuscita dell'Anas dal perimetro della Pubblica Amministrazione.

Anche recentemente è stata nuovamente sottolineata l'esigenza di un innalzamento del citato tetto di spesa per investimenti di un ulteriore miliardo di Euro, con corrispondente assegnazione di risorse finanziarie, coerentemente con quanto peraltro a suo tempo condiviso con i Ministeri competenti.

Ove ciò non dovesse avvenire, già dal prossimo mese di luglio Anas dovrà inevitabilmente procedere alla sospensione e messa in sicurezza di tutti i cantieri in corso, con le relative conseguenze sia sul piano occupazionale che sugli inevitabili extra-costi che ne potranno derivare per effetto dei contenziosi che si potranno instaurare con le imprese appaltatrici.

Strade trasferite dalla rete regionale alla rete nazionale

In attuazione del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 23 novembre 2004 che individua la rete stradale di interesse nazionale e regionale ricadente nelle Regioni Abruzzo, Marche, Umbria, Campania, la società dovrà provvedere, a partire dal 1° aprile 2006, come previsto dal DPCM del 2 febbraio 2006, ad espletare tutte le attività relative alla presa in carico della viabilità, delle pertinenze, delle case cantoniere e degli accessori relativi.

Pertanto, a partire da tale data, la rete nazionale gestita dall'Anas si incrementerà complessivamente di circa 661 km ed, allo stato attuale, non risultano assegnazioni di risorse finanziarie per i relativi oneri di gestione, né per le attività previste dal menzionato DPCM.

Ricorso al maggior termine per l'approvazione del bilancio ai sensi dell'art. 9 dello Statuto Sociale

Il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di avvalersi ai sensi dell'art. 9 dello Statuto Sociale, della facoltà di convocare l'Assemblea entro centottanta giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale, a causa della tempistica necessaria al completamento delle attività connesse alla definizione del Contratto di Programma 2006-2008 ed all'analisi degli effetti che la Legge Finanziaria 2006 (D.L. 203/05) ha prodotto sul modello di funzionamento della società e, conseguentemente, nella contabilità.

Attuazione dell'art. 1, comma 48 della L. 266/2005

Con comunicazione del 1 agosto 2006 il Ministero dell'Economia e delle Finanze – Dipartimento del Tesoro – ha informato il Presidente del Consiglio di Amministrazione dell'Anas di ritenere fondata l'ipotesi secondo la quale la Società avrebbe dovuto effettuare il versamento del fondo accantonato ai sensi della L. 246/2002 e riclassificato dalla perizia di stima del patrimonio della Società all'interno del Fondo Speciale ex L. 178/2002. A tale proposito la Società, dopo aver effettuato le opportune verifiche, ha versato l'importo del fondo, pari ad € 10.995.277, in data 05/12/2006.

ALTRE INFORMAZIONI RICHIESTE DALL'ART. 2428 C.C.

Azioni proprie

La società, nel corso dell'esercizio 2005, non ha posseduto azioni proprie, né per il tramite di società fiduciarie, né per interposta persona.

Operazioni con parti correlate

Nel corso dell'esercizio la società ha intrattenuto alcuni rapporti con parti correlate. In particolare si tratta di rapporti nei confronti di soggetti controllati e collegati alla società attraverso la detenzione diretta di partecipazioni.

Le operazioni con tali parti correlate sono state tutte effettuate a condizioni di mercato e nell'interesse dell'Anas S.p.A. Per quanto riguarda i valori derivanti dalle operazioni intercorse con tali parti correlate si fa rinvio a quanto precedentemente indicato nel capitolo relativo ai rapporti con società controllate e collegate.

Privacy

Nel corso del mese di dicembre 2005 si è proceduto alla redazione del Documento Programmatico per la Sicurezza (DPS).

Tale documento, secondo le prescrizioni contenute nel Disciplinare tecnico in materia di misure di sicurezza, di fatto rappresenta la politica della società titolare in materia di sicurezza del trattamento dei dati.

Gli argomenti di maggior rilievo, analizzati nel DPS e di prossima implementazione, riguardano:

- l'elencazione dei trattamenti di dati personali effettuato con e senza l'ausilio di strumenti informatici;
- la distribuzione di compiti e responsabilità nell'ambito delle strutture preposte al trattamento dei dati;
- l'analisi dei rischi che incombono sui dati;
- la descrizione delle misure per l'integrità e la disponibilità dei dati e le misure per la protezione di aree e locali dove si effettuano i trattamenti.

D.Lgs. 231/01 – Responsabilità amministrativa delle persone giuridiche

La qualità e la trasparenza dell'attività di un'azienda e il suo impegno per la legalità si misurano anche sulla base del modello organizzativo adottato, delle procedure stabilite e dell'efficacia delle azioni interne di controllo e di vigilanza. La disciplina introdotta con il decreto legislativo 231 del 2001 rappresenta un'occasione per rafforzare i controlli e il sistema interno di prevenzione dei reati penali, con

particolare riguardo a quelli contro la pubblica amministrazione. L'Anas è un'azienda all'avanguardia nell'applicazione del decreto legislativo 231/2001, poiché la sua concreta attuazione rappresenta uno degli obiettivi più importanti nella propria politica organizzativa.

Sin dall'entrata in vigore della nuova normativa, l'Anas ha predisposto una serie di importanti iniziative per migliorare le proprie procedure operative in modo da regolamentare l'attività d'impresa a vari livelli e introdurre controlli interni, prestando particolare riguardo ai passaggi procedurali ritenuti maggiormente a rischio di reato. L'attività di aggiornamento del Modello Organizzativo dell'Anas è realizzata, sotto la direzione dell'Organismo di Vigilanza, da un Gruppo di Lavoro appositamente costituito e dedicato all'attuazione del decreto 231. L'obiettivo di un'azienda come l'Anas, leader italiano nel settore delle infrastrutture, è anche quello di perfezionare la propria organizzazione secondo nuovi criteri, tenendo conto dell'esigenza di attuare tutte le procedure di controllo in modo da prevenire la commissione dei reati dai quali possa scaturire la responsabilità societaria.

Il decreto legislativo 231 richiama tutto il personale alla massima vigilanza ed investe tutte le strutture dell'Anas affinché siano costantemente impediti gli atti illeciti e gli ingenti rischi che l'eventuale attribuzione di responsabilità comporterebbe alla nostra Azienda. La giurisprudenza ha, in più occasioni, applicato concretamente il decreto legislativo 231/2001 facendo ricorso a sanzioni pecuniarie e interdittive, talvolta anche gravi, a carico delle società nel cui interesse sono stati commessi i reati. È stato varato, inoltre, un codice etico che contiene i canoni deontologici di trasparenza e di legalità ai quali l'Anas vuole attenersi nonché le linee guida relative alla gestione degli appalti, che sono finalizzate, a livello esterno, a garantire la massima correttezza nell'assegnazione nello svolgimento degli appalti e, a livello interno, a richiamare tutto il personale alla massima vigilanza affinché siano costantemente impediti atti illeciti, pretendendo da ogni dipendente il rigido rispetto delle norme di legge e prevedendo stringenti impegni da parte di ogni singolo ufficio.

E' stato, poi, istituito un apposito Organismo di Vigilanza, guidato dal deputato al controllo sui modelli organizzativi adottati dall'Anas e sulla adeguatezza delle procedure, dotato del potere di attingere informazioni da tutte le aree operative aziendali.

Al fine di avere un'interfaccia operativa con l'Organismo, è stato costituito un Gruppo di lavoro dedicato all'attuazione del decreto 231 con il compito di definire le migliori e più trasparenti procedure operative.

Sono state infine individuate le aree più "a rischio" nella filiera produttiva, e cioè la programmazione, la progettazione, l'aggiudicazione, l'esecuzione e il laboratorio di Cesano.

Per il settore delle gare e contratti si è già giunti alla definizione delle procedure operative, sottoposte all'esame dell'Organismo di Vigilanza. Per le altre aree le procedure sono già state analizzate, con l'individuazione dei possibili rischi di reato, ed è in corso la loro rivisitazione alla luce dei nuovi assetti aziendali.

Informativa relativa agli strumenti finanziari

La gestione finanziaria della Società mira all'armonizzazione tra i flussi finanziari in entrata, collegati principalmente all'erogazione dei fondi da parte dell'azionista MEF, ed i flussi finanziari in uscita, collegati principalmente all'esecuzione dei lavori, al mantenimento della rete stradale ed ai costi di funzionamento della struttura.

In ragione della discontinuità nella ricezione dei fondi, Anas è stata autorizzata dal MEF al ricorso momentaneo al mercato del credito a breve termine, come meglio precisato nella parte della presente relazione sull'andamento della gestione finanziaria.

Ad eccezione di quanto sopra, non si ritiene che l'uso di strumenti finanziari da parte della Società sia rilevante nella valutazione della situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato economico dell'esercizio.

La società, infatti, non utilizza strumenti finanziari esposti significativamente a rischi di prezzo, di credito e di variazione dei flussi finanziari.

Secondo quanto esposto nella predetta parte della relazione sulla Gestione, la Società è significativamente esposta al rischio di liquidità in relazione al profilo temporale dell'erogazione dei fondi, principalmente da parte del MEF.

Sulla base di quanto ad oggi prevedibile circa tale profilo temporale di erogazione dei fondi da parte del MEF, nel corso dell'anno 2006 è previsto un ricorso a linee di credito a breve per far fronte a momentanei *shortage* di cassa. Tale previsione contempla, comunque, l'azzeramento dell'indebitamento bancario entro il 31 dicembre 2006.



Autostrada SA-RC

Tronco 3, Tratto 2, Lotto 1

L'EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Come si è avuto modo di indicare in precedenza, l'ANAS, tenuto conto, da una parte, del rapporto di convenzione con il MIT, e, dall'altra parte, dei menzionati vincoli di finanza pubblica che hanno trovato parziale riflesso nella formulazione del testo della Legge Finanziaria 2006, ha allo studio un modello di funzionamento che permetta alla Società di poter godere di una solida prospettiva economico finanziaria.

In particolare, l'aspetto qualificante del modello di funzionamento è quello di rendere ANAS un'impresa che opera destinando la propria "produzione" verso il mercato e pertanto con una diretta correlazione costi-ricavi.

In questo contesto l'equilibrio economico della gestione, ove si tenga conto del costo per il reperimento delle risorse finanziarie necessarie alla copertura del fabbisogno derivante dallo sfasamento temporale tra costi e ricavi potrà consentire, nel medio periodo, il conseguimento anche di una condizione di equilibrio finanziario.

Nelle more della definizione di tale modello di funzionamento ANAS si è venuta a trovare, nel corso del 2004 e nel 2005, più volte, in uno stato di tensione finanziaria.

L'approvazione della Legge Finanziaria secondo i termini in precedenza prospettati ha riflessi economici significativi sui risultati prospettici peraltro senza rischi di giungere nelle situazioni di cui all'art. 2446 e 2447 C.C. nel breve periodo. Da un punto di vista finanziario, come accennato, è prevedibile una situazione di tensione che comporterà necessariamente un significativo rallentamento degli investimenti così da utilizzare mezzi finanziari disponibili allo scopo di fare fronte alle esigenze finanziarie più pressanti.

Nel corso del 2005 e del 2006 gli Amministratori hanno varie volte rappresentato formalmente ai ministeri competenti le problematiche gestionali conseguenti alla tensione finanziaria descritta nella presente relazione sulla gestione.

In considerazione di quanto sopra gli amministratori hanno predisposto i seguenti documenti:

- ipotesi di Piano Industriale 2006-2008 che tiene in considerazione, pur in pendenza dell'emanando atto di indirizzo da parte del MIT, delle modifiche al modello di funzionamento dell'Anas previste dalla Legge Finanziaria 2006;
- linee giuda del budget 2006 che tiene conto della riduzione delle risorse finanziarie che saranno erogate da Anas a seguito di quanto attualmente assegnato all'Anas stessa;
- analisi degli impegni per lavori e delle relative fonti di copertura al 31 dicembre 2005;
- analisi del cash flow prospettico fino al 30 giugno 2007.

Dai sopramenzionati documenti viene confermata la situazione di tensione finanziaria di cui si è più volte fatto cenno in precedenza nella presente Relazione sulla Gestione senza rischi, tuttavia, di situazioni economiche che possano determinare l'insorgenza, nel breve periodo, della fattispecie di cui agli artt. 2446 e 2447 c.c.

Gli amministratori, pertanto, porranno in essere le iniziative gestionali ed operative previste dai menzionati documenti ed atte a garantire la continuità economica e finanziaria dell'Anas nel breve periodo.

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2005 viene, pertanto, redatto, come anche indicato nella Nota Integrativa, nel presupposto della continuità aziendale.



Autostrada Asti - Cuneo

PROPOSTA ALL'AZIONISTA

Il Consiglio di Amministrazione, premesso che:

- ▶ ha mantenuto evidenza separata dei versamenti in conto capitale effettuati dall'azionista in quanto le risorse da essi rinvenienti sono destinate alla realizzazione di lavori che al momento non trovano remunerazione in ricavi di mercato specifici.
- ▶ ha utilizzato il fondo ex art. 7, L. 178/02 per la copertura degli oneri di ammortamento, anche relativamente ai nuovi investimenti, e al mantenimento della rete stradale e autostradale nazionale per complessivi €/migliaia 435.952; si rinvia alla Nota Integrativa per il criterio contabile di utilizzo del fondo;

propone all'azionista:

- di approvare il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2005 che, per effetto di quanto sopra, si chiude con una perdita di €/migliaia 496.425;
- di coprire interamente la perdita di esercizio utilizzando la quota parte corrispondente della riserva di trasformazione già prudenzialmente destinata a tale scopo nel precedente bilancio di esercizio.

IMPRESIDENTE
Dott. Pietro Cuccia


RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
SUL BILANCIO DELL'ESERCIZIO AL 31.12.2005
COME DA DELIBERA DEL CDA DEL 30.01.2007

Il Collegio, preliminarmente, prende atto del recepimento degli spostamenti delle appostazioni contabili, come richiesti dall’Azioneista con nota n.80042 del 01.08.06 e fatti propri dal Consiglio d’Amministrazione riunitosi il 30.01.07, rilevando che essi non modificano il risultato dell’esercizio, né il saldo dello Stato Patrimoniale (Attivo e Passivo), né il saldo del Conto Economico, né quello dei Conti d’Ordine ed evidenzia, sinteticamente di seguito, la nuova esposizione del Bilancio d’esercizio 2005 con i dati di raffronto relativamente all’esercizio al 31.12.04, al 31.12.05 come deliberato nel CdA del 30.05.06 ed al 31.12.05 (nuova versione) come deliberato nel CdA del 30.01.07:

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO	2005	2005	2004
	<i>deliberato il 30.01.07</i>	<i>deliberato il 30.05.06</i>	
CREDITI C/SOCI PER VERSAMENTI			
A DOVUTI	1.228.688.000	1.202.688.000	1.202.688.000
B IMMOBILIZZAZIONI	6.034.958.744	6.034.958.744	4.071.973.793
C ATTIVO CIRCOLANTE	11.683.822.817	11.709.822.817	12.017.130.965
D RATEI E RISCONTI ATTIVI	5.931.603	5.931.603	6.431.921
TOTALE ATTIVO	18.953.401.164	18.953.401.164	17.124.224.679

ANAS Spa – Relazione del Collegio Sindacale agli Azionisti sul Bilancio al 31.12.2005

PASSIVO	2005	2005	2004
	deliberato il 30.01.07	deliberato il 30.05.06	
A PATRIMONIO NETTO	4.048.476.316	3.896.460.833	3.758.561.291
B FONDI IN GESTIONE	12.127.653.326	12.279.668.809	11.358.149.474
C FONDI PER RISCHI ED ONERI	380.446.821	380.446.821	250.481.618
D TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	28.523.400	28.523.400	23.100.845
E DEBITI	2.367.945.882	2.367.945.882	1.733.463.650
F RATEI E RISCONTI PASSIVI	355.419	355.419	467.801
TOTALE PASSIVO	18.953.401.164	18.953.401.164	17.124.224.679

CONTI D'ORDINE

	2005	2005	2004
	deliberato il 30.01.07	deliberato il 30.05.06	
I OPERE DA REALIZZARE	25.685.601.000	25.685.601.000	31.989.078.000
II GARE ED ORDINI PER OPERE DA REALIZZARE	12.094.893.251	12.094.893.251	13.566.027.997
III PRESTITI A MEDIO E LUNGO TERMINE	2.778.890.185	2.778.890.185	1.035.749.230
IV FONDI DA RICEVERE PER ATTIVITA'	2.277.365.589	2.277.365.589	2.317.684.487
V GARANZIE	550.620	550.620	550.620
TOTALE CONTI D'ORDINE	42.837.300.645	42.837.300.645	48.909.090.334

CONTO ECONOMICO

	2005	2005	2004
	deliberato il 30.01.07	deliberato il 30.05.06	
A VALORE DELLA PRODUZIONE	815.173.318	815.173.318	902.033.845
B COSTI DELLA PRODUZIONE	1.310.055.183	1.310.055.183	909.389.345
C PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	33.784.838	33.784.838	42.318.810
D RETTIFICHE DI VALORI DI ATTIVITA'	0	0	0
E PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-35.327.814	-35.327.814	-27.420.329
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	-496.424.841	-496.424.841	7.542.981
IMPOSTE D'ESERCIZIO	0	0	-7.542.981
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	-496.424.841	-496.424.841	0

Per migliore chiarezza, poi, si intende qui riproporre l'iter procedurale che ha portato alla redazione del Progetto di Bilancio dell'esercizio 2005, previsto dagli articoli 2424 e seguenti del c.c., come deliberato dal CdA del 30.01.07:

- Il Consiglio di Amministrazione in data 30.05.06 ha approvato il Progetto di Bilancio di Anas spa al 31.12.05, sottoponendolo a codesto Collegio Sindacale che, in data 13 giugno 2006, ha espresso il suo parere favorevole.
- A seguito delle dimissioni del Consiglio di Amministrazione, l'Azionista, nell'assemblea tenutasi il 20.07.06, ha nominato i nuovi Consiglieri ed ha rinviato l'approvazione del Bilancio 2005 ad altra assemblea da convocarsi successivamente, raccomandando ai nuovi amministratori una serie di adempimenti.
- In data 01.08.06, con nota n.80042, l'Azionista ha, quindi, chiesto al Presidente dell'Anas di approfondire le seguenti problematiche emerse sul progetto di bilancio al 31 dicembre 2005, come approvato dal Consiglio d'Amministrazione del 30.05.06:
 - 1) Sbilancio risorse finanziarie – impegni: quantificazione, nella Relazione sulla Gestione, del rapporto fra le risorse finanziarie assegnate e gli impegni assunti al 31.12.05;
 - 2) Patrimonio della società – problematica dei trasferimenti in conto aumento capitale: spostamento delle apostazioni contabili dei

trasferimenti effettuati nel 2005 in base alla delibera CIPE 68/2003 per 26 milioni di euro ed alla delibera CIPE 84/2000 per 126 milioni di euro dai “Fondi in gestione” (Fondi vincolati per lavori) ad “Apporto a capitale sociale”, portando così il Patrimonio Netto ad un valore di 4.048,5 milioni di euro;

- 3) Problematica relativa all’attuazione dell’art.1, c.48 della L.266/2005 (Finanziaria 2006): versamento in conto entrata nel bilancio dello Stato del fondo ex L.246/2002 costituito mediante riduzione delle spese di funzionamento nell’esercizio 2002 per un importo di euro 10.995.277.
- Il Consiglio d’Amministrazione nella seduta del 30.01.07, nel corso della quale codesto Collegio ha espresso la propria rinuncia ai termini di cui all’art.2429 c.c., ha così deliberato di approvare le integrazioni al Progetto di Bilancio dell’esercizio 2005 recependo le osservazioni dell’Azioneista.

In particolare:

- è stata data ampia informativa nella Relazione sulla Gestione sul rapporto tra le fonti di finanziamento della Società e gli impegni assunti; osservazioni che, peraltro, erano state oggetto di attenzione anche da parte di questo Collegio che ne aveva informato il Direttore Generale del Tesoro con nota n.65672 del 28 giugno 2006;

- sono stati effettuati gli spostamenti delle appostazioni contabili richiesti, portando il Patrimonio Netto ad un valore di 4.048,5 milioni di euro;
- è stato effettuato, in data 5 dicembre 2006, il versamento del Fondo ex L.178/2002 di euro 10.995.277, dandone informativa nella Relazione sulla Gestione.

Detto ciò, alla luce di quanto sopra, esaminate le proposte dell’Azione unico e recepite dal CdA, il Collegio conferma qui integralmente la propria relazione come originariamente predisposta nella riunione del 13.06.06, fatte salve le modifiche a seguito delle indicazioni espresse dall’Azione e specificatamente evidenziate nelle pagine 5, 9 e 11.

Il Progetto di Bilancio dell’esercizio 2005, deliberato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 30 maggio 2006, aggiornato ed integrato con le indicazioni richieste dall’Azione e deliberato dal nuovo Consiglio di Amministrazione il 30 gennaio 2007, sottoposto alla nostra attenzione, illustra la situazione patrimoniale e finanziaria della società, l’andamento della gestione, le politiche aziendali che hanno

caratterizzato l'esercizio 2005, nonché i fatti di rilievo avvenuti dopo il 31.12.05. La Relazione sulla Gestione, predisposta in conformità a quanto previsto dall'art.2428 del c.c., riferisce anche sulla gestione delle società controllate e collegate e ne riporta, in sintesi, i relativi bilanci. La società, attesa la propria partecipazione di controllo nella società Quadrilatero Marche-Umbria Spa, giudicata irrilevante ai fini della rappresentazione veritiera e corretta, ha ritenuto opportuno avvalersi della clausola di esclusione prevista dall'art. 28 del D.Lgs. 127/1991 e non predisporre, quindi, il bilancio consolidato.

La struttura del bilancio di esercizio è conforme alla vigente normativa civilistica. Gli schemi di Stato Patrimoniale, di Conto Economico e la Nota Integrativa sono redatti tenendo conto di quanto prescritto dal Codice Civile agli articoli 2424, 2424 bis, 2425, 2425 bis e 2427. E' da segnalare che, ai sensi dell'art.2423-ter del c.c. ed in continuità con l'esercizio chiuso al 31.12.04, nel passivo dello Stato Patrimoniale è stata inserita, al punto B, la macroclasse "Fondi in Gestione", attesa la particolare attività della società.

I conti d'ordine comprendono, oltre agli impegni ed ai rischi, le opere da realizzare ed espongono la natura delle risorse finanziarie stanziate per coprire tali impegni.

L'esame sul bilancio è stato svolto secondo i Principi Contabili raccomandati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

Nel corso del 2005, il Collegio, in ottemperanza all'art. 2409 septies del c.c. che prevede lo scambio di informazioni rilevanti per l'espletamento dei rispettivi compiti, si è ripetutamente riunito con i rappresentanti della società di revisione KPMG spa, addetta al controllo contabile in base all'art.2409-bis del codice civile, come da delibera assembleare del 27.07.04, scambiandosi reciprocamente i rispettivi verbali.

Il Collegio ha partecipato alle riunioni del Consiglio di Amministrazione ed ha richiesto, nei casi più significativi, ulteriori informazioni sulle attività svolte e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società, assolvendo così a quanto prescritto dall'art.2403 del c.c.

Inoltre, nei casi previsti dalla legge, il Collegio ha espresso il proprio parere.

In ordine ad alcuni specifici argomenti trattati dal Collegio si rinvia al successivo capitolo n.2.

CAPITOLO 1 - IL PROGETTO DI BILANCIO

Premesso che:

- il documento contabile presentato è composto dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dalla Nota Integrativa e dalla Relazione sulla Gestione;
- in base a quanto disposto dall'art. 2423-ter, quinto comma, nello Stato Patrimoniale e nel Conto Economico sono stati esposti anche i dati dell'anno precedente;
- sono state altresì riadattate alcune voci del conto economico dell'esercizio precedente (voce A1- "Ricavi per vendite e prestazioni" e voce C16-d "Altri proventi finanziari diversi dai precedenti") per poter tener correttamente conto della componente finanziaria del canone di concessione alla società Strada dei Parchi, che veniva ricompresa nel valore della produzione;
- il capitale sociale, con delibera dell'Assemblea Straordinaria del 2 agosto 2005, è stato aumentato di € 2.019.892.000, passando da € 250.000.000 ad € 2.269.892.000, mediante l'emissione di nuove azioni ordinarie del valore nominale di € 1,00 ciascuna, interamente sottoscritte dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, utilizzando la quota dei versamenti già effettuati in conto capitale per € 2.019.892.000;

il Bilancio d'esercizio 2005 presenta le seguenti risultanze finali esposte in modo sintetico:

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO	2005	2004
CREDITI C/SOCI PER VERSAMENTI	1.228.688.000	1.028.688.000
A DOVUTI		
B IMMOBILIZZAZIONI	6.034.958.744	4.071.973.793
C ATTIVO CIRCOLANTE	11.683.822.817	12.017.130.965
D RATEI E RISCONTI ATTIVI	5.931.603	6.431.921
TOTALE ATTIVO	18.953.401.164	17.124.224.679

PASSIVO	2005	2004
A PATRIMONIO NETTO	4.048.476.316	3.758.561.291
B FONDI IN GESTIONE	12.127.653.326	11.358.149.474
C FONDI PER RISCHI ED ONERI	380.446.821	250.481.618
D TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	28.523.400	23.100.845
E DEBITI	2.367.945.882	1.733.463.650
F RATEI E RISCONTI PASSIVI	355.419	467.801
TOTALE PASSIVO	18.953.401.164	17.124.224.679

CONTI D'ORDINE

		2005	2004
I	OPERE DA REALIZZARE	25.685.601.000	31.989.078.000
II	GARE ED ORDINI PER OPERE DA REALIZZARE	12.094.893.251	13.566.027.997
III	PRESTITI A MEDIO E LUNGO TERMINE	2.778.890.185	1.035.749.230
IV	FONDI DA RICEVERE PER ATTIVITA'	2.277.365.589	2.317.684.487
V	GARANZIE	550.620	550.620
TOTALE CONTI D'ORDINE		42.837.300.645	48.909.090.334

CONTO ECONOMICO

		2005	2004
A	VALORE DELLA PRODUZIONE	815.173.318	902.033.845
B	COSTI DELLA PRODUZIONE	1.310.055.183	909.389.345
C	PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	33.784.838	42.318.810
D	RETTIFICHE DI VALORI DI ATTIVITA'	0	0
E	PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-35.327.814	-27.420.329
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		-496.424.841	7.542.981
IMPOSTE D'ESERCIZIO		0	-7.542.981
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO		-496.424.841	0

Per tutte le informazioni relative ai criteri di valutazione utilizzati per la redazione del bilancio ed alle voci dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico, si fa rinvio alla Nota Integrativa, sottolineando, comunque, il presupposto della continuità aziendale cui si ispirano.

Posto quanto sopra, il Collegio prende atto che:

- come richiesto all'art.11 della Convenzione di Concessione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed Anas, il Bilancio è stato sottoposto alla revisione contabile della società KPMG spa, risultata aggiudicataria della gara DG 95/03;
- il fondo speciale, ex art.7 c1 quater L. 178/02, è stato utilizzato per la sola copertura degli ammortamenti dei lavori per le nuove opere, per le manutenzioni straordinarie di strade ed autostrade entrate in esercizio, per gli investimenti su strade della rete trasferita a Regioni ed Enti Locali e non anche, come nei due anni precedenti, per la copertura degli oneri derivanti dalla ristrutturazione;
- il fondo ex L.246/2002, costituito mediante riduzione delle spese di funzionamento nell'esercizio 2002, iscritto nel bilancio 2003 per un importo di € 10.995.277 e riclassificato, in base alla perizia di stima del patrimonio sociale, nell'esercizio 2004 nel fondo speciale ex art. L.178/2002, che ai sensi dei comma 48 e 49 della legge finanziaria 2006 doveva essere versato in conto entrata del bilancio dello Stato, con imputazione al capo X-capitolo 2961, entro il prossimo 30.06.06, è stato effettivamente versato in data 05.12.06;
- il Bilancio chiude con una perdita di € 496.424.841 che il Consiglio ha proposto di coprire interamente utilizzando la quota parte corrispondente della riserva di trasformazione già prudenzialmente destinata a tale scopo nel precedente bilancio d'esercizio;

- a seguito dell’emanazione dell’art. 6-ter della Legge 248/2005 è venuta meno la prospettiva di trasferimento ad Anas spa, in conto aumento capitale sociale, della rete stradale ed autostradale nazionale. Pertanto le nuove opere e le manutenzioni straordinarie, di strade ed autostrade passate in esercizio, individuate, a partire dal 2005, come “beni gratuitamente devolvibili”, sono state assoggettate alla procedura di ammortamento sul minore dei periodi tra la vita residua del bene e la durata della concessione;
- le attività poste in essere, soprattutto sul fronte ricognitivo, per il trasferimento e l’intestazione di beni immobili in capo all’Anas, secondo le procedure stabilite dall’art. 3, commi 115-119 della L. 662/1996, hanno portato all’emanazione dei primi Decreti Direttoriali dell’Agenzia del Demanio che hanno statuito il trasferimento di una prima tranneche di circa 200 immobili il cui valore è stato iscritto in bilancio in base alla stima giurata del 12.06.06;
- dopo avere effettuato un adeguato studio di fattibilità, nel corso dell’anno 2005, è stato dato avvio operativo al progetto di realizzazione di un nuovo sistema informativo aziendale nell’ambito di un programma Anas-Sap, con la previsione di introdurre un sistema integrato di classe ERP per la copertura funzionale sia dei macro processi di supporto che dei principali processi di core-business. L’obiettivo è di procedere, come fase successiva all’attuale, caratterizzata dall’uso di un software gestionale-contabile prescelto per la semplicità d’uso, all’introduzione di un

sistema informativo completo, che dia la possibilità di gestire in modo integrato tutti i cicli procedurali dell'azienda, con un grado di complessità e di rigidità più elevato rispetto all'attuale, ma con benefici in termini di completezza, accuratezza e tempestività delle informazioni.

CAPITOLO 2 - L'ATTIVITÀ DEL COLLEGIO SINDACALE

Il Collegio Sindacale, ai sensi degli artt.2403 e 2403 bis c.c., ha svolto attività di controllo presso la Direzione Generale e presso tutti i Compartimenti, vigilando sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della società e sul suo concreto funzionamento.

Considerata la dimensione e l'estensione sul territorio della Società, l'attività è stata espletata mediante la presenza costante di almeno uno dei componenti negli uffici della sede ANAS di Roma, nonché attraverso verifiche ed atti di ispezione presso gli uffici periferici della società, dando puntuale riscontro di quanto eseguito nelle verbalizzazioni delle numerose riunioni collegiali.

Il Collegio ha preso atto dell'avvenuta costituzione dell'Organismo di Vigilanza, previsto dalla legge n.231/01, con il quale ha condiviso la necessità di periodiche riunioni tese ad uno scambio di informazioni, nel rispetto delle reciproche funzioni.

Inoltre, il Collegio ha fornito la propria collaborazione all’Ispettore incaricato nell’ottobre 2005 dal Ministero dell’Economia e delle Finanze, su specifica richiesta della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per la Funzione Pubblica – Ispettorato per la Funzione Pubblica – a svolgere accertamenti ispettivi ai fini della valutazione dell’attività negoziale e degli incarichi attribuiti nel corso dell’anno 2004 ed anno 2005.

Per maggior dettaglio di tutta l’attività svolta nell’anno 2005, si rimanda ai numerosi verbali regolarmente trasmessi alla Presidenza della Società, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al Ministero dell’Economia, vigilanti istituzionali, ed alla Corte dei Conti.

Di seguito, in sintesi, si riportano i principali argomenti affrontati.

VISITE ISTITUZIONALI

Nell’anno 2005 sono stati effettuati accessi, per visite istituzionali di analisi e controllo a campione, presso la Direzione Centrale Affari Generali e Patrimonio e la Direzione Centrale Autostrade e Trafori, presso i Compartimenti per la Viabilità della Lombardia, della Toscana, del Molise, dell’Abruzzo, della Valle d’Aosta, dell’Umbria e presso l’Ufficio Speciale per l’Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, concentrando la sua attività, per le sedi periferiche, principalmente negli uffici: Amministrativo, Legale, Gare e Contratti, Contabilità, Area Tecnica Esercizio ed Area Tecnica Nuove Costruzioni.

Al riguardo, nel constatare un miglioramento generale della gestione aziendale anche nelle sedi periferiche, sono comunque state riscontrate situazioni di efficienza organizzativa non omogenee sul territorio ed una generale carenza di personale sia nell'area tecnica addetta alla vigilanza ed al controllo dei cantieri, sia nell'area amministrativa che necessita di urgenti integrazioni di risorse umane di livello tecnico-culturale adeguato.

INTERVENTI IN CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Il Collegio è intervenuto più volte in Consiglio d'Amministrazione sugli argomenti posti all'ordine del giorno, segnalando di volta in volta le eventuali anomalie riscontrate. Il Consiglio si è poi adoperato per l'eliminazione delle medesime.

SITUAZIONE FINANZIARIA

Per quanto riguarda la situazione finanziaria della società, caratterizzata dalla carenza e dalla discontinuità del trasferimento dei fondi, il Collegio, dopo aver acquisito dagli organi societari puntuali e costanti aggiornamenti, ha più volte rilevato nei propri verbali le difficoltà riscontrate. Sono stati altresì segnalati ai Ministeri vigilanti gli ulteriori oneri finanziari aggiuntivi derivanti dalla necessità di ricorrere all'indebitamento bancario per far fronte ai debiti maturati e maturandi, nonché gli effetti negativi prodotti dal rallentamento dell'attività istituzionale della società.

SOCIETÀ CONCESSIONARIE

Nell'ambito della propria attività, il Collegio, effettuati gli opportuni riscontri, ha segnalato le anomalie riscontrate con riferimento sia all'attività di vigilanza spettante alla società, che al rispetto degli obblighi convenzionali da parte delle società concessionarie.

In particolare, va sottolineata la speciale ricostruzione dei rapporti convenzionali con la concessionaria società Autostrade e le inadempienze rilevate in ordine agli investimenti sia per la manutenzione che per le nuove opere.

L'argomento, di particolare rilevanza, impone la rivisitazione con integrazioni e modifiche di tutti i rapporti concessori esistenti per le migliori reciproche garanzie contrattuali.

CONTENZIOSO

Sull'argomento contenzioso è stata ribadita, anche nel 2005, la improcrastinabile necessità di identificare il numero esatto delle controversie esistenti, il petitum ed il rischio attendibile di soccombenza per la corretta appostazione in bilancio.

Inoltre, nel corso delle sue visite istituzionali sul territorio, è stata sempre focalizzata l'attenzione sulla completezza delle informazioni e sulle procedure adottate, operando verifiche ed accertamenti in materia.

La perseverante attività del Collegio ha condotto la Direzione Centrale Affari Legali sia alla formazione di un archivio informatico, di gran lunga più attendibile di quanto non lo sia stato per il passato, sia all'enunciazione di dati in ordine al petitum, che ha consentito di procedere alla quantificazione corretta dei dati di bilancio.

CONSULENZE

Il Collegio rileva che le sollecitazioni e gli inviti più volte manifestati dallo stesso hanno trovato sensibile accoglimento da parte dell'azienda che ha ridotto il ricorso alle consulenze esterne. Va, tuttavia, precisato che il ricorso a queste si è reso necessario nei casi in cui l'azienda non è dotata degli strumenti, professionalità o risorse interne adeguate.

Si precisa, inoltre, che la nota soglia legislativa, oltre la quale è d'obbligo la predisposizione della gara, non risulta che sia stata violata dall'azienda, atteso che, per quanto verificato a campione, trattasi di casi non rientranti nella fattispecie rappresentata dalla norma.

ATTUAZIONE NORME E DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE

Il Collegio, nell'ambito della propria attività istituzionale, ha puntualmente portato all'evidenza della società le norme e le disposizioni esplicative impartite dai vari Ministeri, con successiva verifica della loro applicazione.

CAPITOLO 3 - GARE E CONTRATTI

Il volume dei bandi di gara pubblicati, le gare aggiudicate ed i contratti stipulati nell'anno 2005 per affidamenti in concessione, contraente generale ed appalti di lavori, progettazioni, servizi, mutui e forniture, confermano il ruolo dell'Anas tra le prime stazioni appaltanti l'Italia.

La velocità di espletamento delle procedure concorsuali è ulteriormente migliorata rispetto all'esercizio precedente in virtù di una contrazione dei tempi intercorrenti dalla data di pubblicazione del bando a quella di aggiudicazione dell'affidamento.

I risultati dell'anno 2005, come rilevati dalla relazione della gestione, sono di seguito esposti.

Bandi Pubblicati: 41 bandi di gara per un importo a base d'asta complessivo di € milioni 2.474.

Gare Aggiudicate: 46 gare per un importo a base d'asta complessivo di € milioni 5.254.

Atti Stipulati: 127 atti per un importo complessivo di € milioni 5.147.

Il volume totale per gare e contratti stipulati ammonta, per l'anno 2005, ad € milioni 12.875, In linea con i valori più elevati del biennio precedente.

Ciò conferma il ruolo dell'Anas di primaria stazione appaltante nel paese, che nel triennio 2003-2005 ha visto aumentare in modo consistente la propria capacità di affidamento, quale risultato di costanti e continue innovazioni e miglioramenti apportati dal management sin dall'inizio del loro insediamento.

CAPITOLO 4 - SITUAZIONE FINANZIARIA 2005

Il contratto di programma 2003-2005, nel cui ambito qualsiasi somma da erogare all'Anas doveva essere regolata, è stato firmato da Anas e Ministero delle Infrastrutture il 25 maggio 2005 ed è stato approvato con Decreto Ministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, in data 15 giugno 2005 e registrato dalla Corte dei Conti il 26 agosto.

Il contratto ha avuto carattere ricognitivo per gli anni 2003 e 2004 e carattere transitorio per l'anno 2005, con la previsione di una integrazione in uno o più atti, in ragione della individuazione delle strade statali nelle Regioni Abruzzo, Campania, Marche e Umbria (D.P.C.M. pubblicati in G.U. 298/2004) ed in conseguenza delle

determinazioni che avrebbero dovuto essere prese in applicazione dell'art. 1, comma 450 della L. 311/2004 (Finanziaria 2005), con il trasferimento ad Infrastrutture Spa, a prezzi di mercato, di tratti della rete stradale assoggettabili a pedaggio figurativo.

La Società, a fine febbraio 2005, nelle more del perfezionamento del contratto di programma (D.L. n. 16 del 21 febbraio 2005) ha beneficiato di una sola erogazione di cassa con cui ha fatto fronte ai pagamenti scaduti. Successivamente su autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, per fare fronte ai successivi pagamenti, ha fatto ricorso al credito alle migliori condizioni di mercato. A fine settembre ha ottenuto un'erogazione, a valere sui residui passivi, di € 388 milioni ed a dicembre un'ulteriore erogazione di € 1,1 miliardi, con la quale è stato drasticamente ridotto a 170 milioni di euro l'indebitamento nei rapporti di c/c con le banche.

CAPITOLO 5 – RELAZIONE SEMESTRALE ANAS

L'Anas, in ottemperanza all'art.7 della convenzione di concessione, ha prodotto nell'esercizio 2005 la prima Relazione Semestrale al 30 giugno 2005 costituita dai prospetti contabili (stato patrimoniale e conto economico) e dalle relative note integrative ed esplicative. La relazione è stata revisionata dalla società KPMG incaricata del controllo contabile con le procedure definite con riferimento ai criteri previsti dall'International Standard on Review

Engagement 2400 per la revisione contabile limitata della relazione semestrale.

CAPITOLO 6 - PIANO INDUSTRIALE

Il Piano industriale attualmente in essere per gli esercizi 2005-2008, approvato nell'anno 2005, illustra le linee guida strategiche e le previsioni economico-finanziarie 2005-2008, in linea con gli obiettivi e la mission di Anas, che riflettono l'attuale modello di funzionamento in cui Anas è il soggetto di riferimento per l'intera rete viaria nazionale, svolgendo attività sia di vigilanza che di sviluppo in modo diretto o attraverso concessioni a terzi, secondo i dettami del D.L. 138/2002, prima della modifica intervenuta con l'art. 6-ter della Legge finanziaria 2006.

Alla luce delle citata modifica normativa, per la quale si è in attesa di atti di indirizzo di attuazione, il Piano Industriale dovrà essere ridefinito.

CAPITOLO 7 - ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DELLE RISORSE UMANE

Nel corso dell'anno 2005 la struttura organizzativa della Direzione Generale è stata interessata da significativi interventi, quali:

- l'istituzione della Direzione Centrale per il Project Financing;
- l'evoluzione dell'Ufficio Risorse Umane ed Organizzazione in Direzione Centrale Risorse Umane ed Organizzazione;
- la riorganizzazione della Direzione Centrale Grandi Infrastrutture del Mezzogiorno.

Sul territorio, i risultati ottenuti dalla Direzione Centrale Risorse Umane sono stati:

- la definizione delle linee guida per le attività gestite e sviluppate dai Compartimenti;
- la determinazione del modello standard di riferimento, analizzato e condiviso con le OO. SS., ad eccezione per la Sorveglianza, per le Squadre di Manutenzione e per le Sezioni Staccate;
- l'individuazione dei processi all'interno delle unità organizzative compartmentali e di un numero rappresentativo di parametri per l'analisi dei carichi di lavoro;
- l'allocazione delle risorse attraverso l'emanazione di Ordini di Servizio Compartmentali.

Nel corso del 2005 è stato avviato un nuovo programma informatico per la gestione dell'Anagrafica del Personale, ampliando la

base dati gestita con l'introduzione di nuovi campi, sia di carattere amministrativo che organizzativo.

Relativamente alla scelta di gestire il personale dirigente attraverso un sistema premiante per obiettivi (MBO), avviato con un progetto pilota di simulazione su un campione di 30 dirigenti nel 2004, il test svolto nel 2005 ha consentito di acquisire l'esperienza per l'individuazione dei passi necessari all'applicazione del sistema MBO, a regime a partire dal 2006.

Per la valorizzazione delle risorse interne nel 2005 è stato sostenuto un piano formativo, sia per le attività tecniche che per quelle di supporto finalizzato al potenziamento del patrimonio di conoscenze tecniche ed allo sviluppo di nuove competenze manageriali.

Nel contempo, per una parte di quelle esistenti, per cui sussistevano obiettive difficoltà di riqualificazione, in relazione principalmente all'età, nonché ai profili professionali, a seguito di un processo di analisi e valutazioni effettuato nel 2005, nel febbraio 2006 è stata data attuazione ad un piano incentivato di esodo al personale.

CAPITOLO 8 - DIREZIONE AA. GG. E PATRIMONIO

La direzione Affari Generali e Patrimonio, quale struttura di supporto alle altre Direzioni ed Uffici e nel contempo struttura direttamente collegata all'esterno con la gestione delle licenze, concessioni ed autorizzazioni, nel corso dell'anno 2005, ha focalizzato la propria attenzione sulla missione di migliorare l'equilibrio gestionale,

con una politica di contenimento dei costi per gli approvvigionamenti di beni e servizi e di ottimizzazione dei ricavi.

Sul lato dei costi, ha perseguito la strategia di aggregazione degli acquisti a livello nazionale ed un efficientamento e standardizzazione dei beni e servizi richiesti. Nel contempo, è stata introdotta la possibilità di utilizzare aste “on line” che hanno abbreviato i tempi, aumentata la trasparenza ed il livello di competitività tra gli offerenti. Per la gestione della flotta auto aziendale particolare attenzione è stata rivolta alla finalità di esternalizzazione.

Sul lato dei ricavi, allo scopo di una loro massimizzazione, la Direzione ha rivisto in modo critico la gestione delle licenze e concessioni per innovarne i processi e contenerne i costi di riferimento ipotizzando l'esternalizzazione.

Relativamente alla gestione del patrimonio immobiliare, l'attività di ricognizione ha consentito, ai sensi della L. 662/1996, il trasferimento all'ANAS di una prima tranneche di circa 200 immobili. Nel contempo sono state avviate iniziative di standardizzazione delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Sul tema, il Collegio è del parere che vanno intensificate le iniziative tese alla cessione del patrimonio immobiliare non strumentale all'azienda.

CAPITOLO 9 – CONCLUSIONI

A prescindere dalle considerazioni suesposte e dalla rilevante attività posta in essere per migliorare l’efficienza della società, appare indubbio che l’intera gestione è fortemente influenzata, sia nelle scelte che nella programmazione dei lavori, dalle risorse economiche che, in relazione al contratto di programma, sono messe a disposizione con la legge finanziaria e con le eventuali successive variazioni e dalle conseguenti risorse finanziarie erogate a favore dell’ANAS per far fronte agli impegni assunti nell’anno di riferimento.

I ritardi registrati e le limitate risorse finanziarie disposte a favore della società hanno determinato il ricorso all’indebitamento verso istituti di credito, con il conseguente pagamento dei relativi interessi, che hanno sottratto ulteriori risorse all’Azienda che avrebbero potuto essere altrimenti destinati.

Una corretta gestione non può quindi prescindere dal soddisfacimento del fabbisogno economico evidenziato senza portare pregiudizio all’attività istituzionale ed al buon andamento della gestione aziendale.

Un’eventuale diminuzione dei futuri flussi finanziari dovrà essere resa nota in tempo utile per consentire alla società di riprogrammare la propria attività riducendo gli impegni senza cagionare a se stessa ed a terzi eventuali danni difficilmente quantificabili.

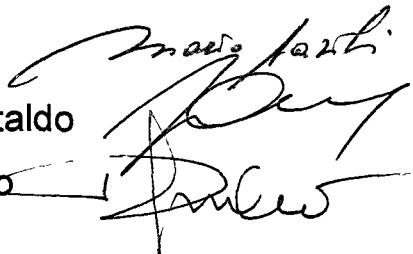
Si osserva comunque che una, ancorché temporanea, sospensione dei cantieri potrebbe avere rilevanti riflessi negativi sul costo delle opere.

Nei contenuti di quanto sopra rappresentato è il parere favorevole di questo Collegio Sindacale all'approvazione del bilancio d'esercizio 2005 dell'ANAS spa.

Roma, 7 febbraio 2007

Il Collegio Sindacale

Il Presidente Prof.dott. Mario Basili



Il Sindaco Rag.Comm.sta Renato Castaldo

Il Sindaco Prof.dott. Roberto Serrentino



BILANCIO CONSUNTIVO

STATO PATRIMONIALE

ANAS S.p.A.

BILANCIO AL 31/12/2005

Importi in euro	31/12/2005	31/12/2004
ATTIVO		
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		
Parte richiamata	0	0
Parte non richiamata	1.228.688.000	1.028.688.000
TOTALE CREDITI VERSO SOCI	1.228.688.000	1.028.688.000
B - IMMOBILIZZAZIONI		
I - Immobilizzazioni immateriali		
1) Costi di impianto e di ampliamento	0	0
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	5.191.784	0
3) Diritti di brevetto ind. e diritti util. opere ingegno	4.817.231	2.997.892
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti	897.263.584	930.460.111
5) Avviamento	0	0
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	299.883	4.541.846
7) Altre immobilizzazioni immateriali	7.056.301	5.787.142
Totale Immobilizzazioni immateriali	914.628.783	943.786.991
II - Immobilizzazioni materiali		
1) Terreni e fabbricati	110.015.477	38.570.137
2) Impianti e macchinari	3.924.591	3.322.404
3) Attrezzature industriali e commerciali	3.939.650	2.293.170
4) Altri beni	18.139.570	13.951.354
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	1.691.711	2.484.416.744
6) Autostrade	0	50.643.836
7) Strade d'interesse nazionale	0	369.993.081
8) Beni gratuitamente devolvibili	3.175.163.372	0
9) Autostrade	203.118.900	0
10) Strade d'interesse nazionale	1.439.340.614	0
Totale Immobilizzazioni Materiali	4.955.333.885	2.963.190.726
III - Immobilizzazioni finanziarie		
1) Partecipazioni		
a) in imprese controllate	1.375.148	1.375.148
b) in imprese collegate	113.176.338	113.176.338
c) in imprese controllanti	0	0
c) in altre imprese	50.444.590	50.444.590
Totale partecipazioni	164.996.076	164.996.076
2) Crediti		
a) verso imprese controllate	0	0
b) verso imprese collegate	0	0
c) verso controllanti	0	0
d) verso altri	0	0
Totale crediti	0	0
3) Altri titoli	0	0
4) Azioni proprie	0	0
Totale immobilizzazioni finanziarie	164.996.076	164.996.076
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	6.034.958.744	4.071.973.793

XV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Importi in euro	31/12/2005	31/12/2004
C - ATTIVO CIRCOLANTE		
I - Rimanenze		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	13.269.132	11.454.480
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0
3) Lavori in corso su ordinazione	0	0
4) Prodotti finiti e merci	0	0
5) Acconti	0	0
Totale Rimanenze	13.269.132	11.454.480
II - Crediti		
1) Verso clienti		
a) Crediti verso clienti	132.007.900	124.352.563
b) Crediti verso lo Stato per servizi istituzionali	410.000.000	375.000.000
2) Verso imprese controllate	9.455.011	6.839.531
3) verso imprese collegate	444.623	415.356
4) Verso controllanti	0	0
4bis) Crediti tributari	861.619.541	577.078.444
4ter) Imposte anticipate	0	0
5) Crediti verso altri		
a) verso MEF ex art. 7, co. 1, L. 178/02	6.437.837.356	7.737.837.356
- di cui esigibili oltre l'esercizio	6.009.337.356	6.437.837.356
b) verso lo Stato ed altri Enti	3.601.925.513	3.018.823.790
- di cui esigibili oltre l'esercizio	3.144.108.369	2.544.164.333
c) altri crediti	17.187.186	19.553.769
Totale Crediti	11.470.477.130	11.859.900.809
III - Attività fin. che non costituiscono imm.		
1) Partecipazioni in imprese controllate	0	0
2) Partecipazioni in imprese collegate	0	0
3) Partecipazioni in imprese controllanti	0	0
4) Altre partecipazioni	0	0
5) Azioni proprie	0	0
6) Altri titoli	0	0
Totale attività finanziarie	0	0
IV - Disponibilità liquide		
1) Depositi bancari e postali	198.895.962	144.796.599
2) Assegni e titoli	673.596	696.143
3) Denaro e valori in cassa	506.997	282.934
Totale Disponibilità Liquide	200.076.555	145.775.676
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	11.683.822.817	12.017.130.965
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI		
a) Ratei attivi	0	25.076
b) Risconti attivi	5.931.603	6.406.845
TOTALE RATEI E RISCONTI ATTIVI	5.931.603	6.431.921
TOTALE ATTIVO	18.953.401.164	17.124.224.679

XV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	31/12/2005	31/12/2004
Importi in euro		
PASSIVO		
A - PATRIMONIO NETTO		
I - Capitale sociale	2.269.892.000	250.000.000
II - Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	0
III - Riserve di rivalutazione	0	0
IV - Riserva legale	0	0
V - Riserve statutarie	0	0
VI - Riserve per azioni proprie in portafoglio	0	0
VII - Altre riserve	0	0
a) versamenti in c/aumento capitale sociale	1.543.063.483	2.848.580.000
b) differenza di trasformazione	659.981.291	659.981.291
c) riserva da trasferimento immobili ex L. 662/96	71.964.383	0
VIII - Utili/Perdite portati a nuovo	0	0
IX - Utile/Perdita dell'esercizio	-405.476.341	0
TOTALE PATRIMONIO NETTO	4.048.476.316	3.758.561.291
B - FONDI IN GESTIONE		
1 - Fondo speciale art 7 c 1 quater L178/02	8.139.474.722	8.701.441.589
2 - Fondi vincolati per lavori	1.769.307.525	708.644.809
3 - Fondi per lavori	0	0
4 - Fondi per copertura mutui	1.867.417.764	1.868.411.590
5 - Fondo Legge n° 246 del 31/10/2002	0	0
6 - Altri fondi vincolati	351.453.315	79.651.486
TOTALE FONDI IN GESTIONE	12.127.653.326	11.358.149.474
C - FONDI PER RISCHI ED ONERI		
1) Fondo di trattamento di quiescenza	0	0
2) Fondo per imposte, anche differite	0	0
3) Altri fondi rischi ed oneri	380.446.821	250.481.618
TOTALE FONDI PER RISCHI ED ONERI	380.446.821	250.481.618
D - TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	28.523.400	23.100.845
E - DEBITI		
1) Obbligazioni	0	0
2) Obbligazioni convertibili	0	0
3) Debiti verso soci per finanziamenti	0	0
4) Debiti verso banche		
a) entro l'esercizio	205.992.543	59.392.543
b) oltre l'esercizio	650.416.814	756.609.358
5) Debiti v/ altri finanziatori	0	0
6) Acconti	0	0
7) Debiti verso fornitori	1.356.919.336	759.056.098
8) Debiti rappresentati da titoli di credito	0	0
9) Debiti v/ imprese controllate	0	0
10) Debiti verso imprese collegate	20.818.276	160.000
11) Debiti verso controllanti	0	0
12) Debiti tributari	9.332.841	14.163.064
13) Debiti v/ istituti previdenziali e di sicurezza	17.708.679	23.150.947
14) Altri debiti	106.757.393	120.931.640
TOTALE DEBITI	2.367.945.882	1.733.463.650
F - RATEI E RISCONTI PASSIVI		
a) Ratei passivi	109.505	234.961
b) Risconti passivi	245.914	232.840
TOTALE RATEI E RISCONTI PASSIVI	355.419	467.801
TOTALE PASSIVO	18.953.401.164	17.124.224.679

CONTO ECONOMICO

Importi in euro	31/12/2005	31/12/2004
CONTO ECONOMICO		
A - VALORE DELLA PRODUZIONE		
1) Ricavi delle vendite e prestazioni	68.737.736	64.245.864
2) Variaz. riman. prod. in corso lav. e semilavorati	0	0
3) Variazione dei lavori in corso su ordinazione	0	0
4) Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	112.087.171	105.689.860
5) Altri ricavi e proventi	0	0
5a) Servizi istituzionali	341.666.669	375.000.000
5b) Utilizzo Fondo Speciale ex art. 7, c. 1, L.178/02	267.473.425	338.265.636
5c) Utilizzo altri fondi in gestione	7.641.702	
5d) Altri proventi	17.566.615	18.832.485
Totale altri ricavi e proventi	634.348.411	732.098.121
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	815.173.318	902.033.845
B - COSTI DELLA PRODUZIONE		
6) Costi per materie prime, sussi, di cons	16.166.649	12.291.908
7) Costi per servizi		
a) servizi propri	78.365.177	74.211.964
b) manutenzione ordinaria sulla rete stradale e AS ANAS	232.257.180	206.988.681
c) manutenz. ord. e straord. sulla rete regionale	5.807.930	9.428.383
d) lavori per opere sulla rete regionale	193.009.299	80.692.287
e) oneri per contenzioso	51.980.446	33.227.424
f) contributi a favore di terzi	79.740.306	4.190.660
Totale costi per servizi	641.160.338	408.739.399
8) Costi per godimento beni di terzi	4.828.939	3.815.009
9) Costi per il personale		
a) Salari e Stipendi	243.834.958	275.793.390
b) Oneri sociali	70.047.520	76.130.750
c) Trattamento di fine rapporto	6.684.149	5.635.360
d) Trattamento di quiescenza e simili	0	0
e) Altri costi del personale	5.372.657	2.541.567
Totale Costi per il personale	325.939.284	360.101.068
10) Ammortamenti e svalutazioni		
a) Ammortamento delle immobilizzazioni imm.li	38.564.675	36.070.531
b) Ammortamento immobilizzazioni materiali	10.566.968	9.603.176
c) Ammortamento nuove opere	32.545.117	0
d) Ammortamento manutenzione straordinaria	46.032.316	0
e) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0
f) Svalutaz dei cred compresi attivo circolante	0	0
Totale Ammortamenti e svalutazioni	127.709.076	45.673.707
11) Variaz rim mat prime, suss, di cons e merci	-1.881.706	-5.411.787
12) Accantonamenti per rischi	191.569.025	80.260.174
13) Altri accantonamenti	0	0
14) Oneri diversi di gestione	4.563.578	3.919.867
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	1.310.055.183	909.389.345
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	-494.881.865	-7.355.500

XV LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	31/12/2005	31/12/2004
Importi in euro		
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
15) Proventi da partecipazioni		
a) Proventi da partecipazione imprese controllate	0	0
b) Proventi da partecipazioni imprese collegate	0	0
c) Proventi da partecipazioni altre imprese	0	0
Totale proventi da partecipazioni	0	0
16) Altri proventi finanziari		
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	0	0
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non cost. part.ni	0	0
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non cost. part.ni	0	0
d) proventi diversi dai precedenti	47.342.881	48.945.133
Totale altri proventi finanziari	47.342.881	48.945.133
17) Interessi e altri oneri finanziari		
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	33.784.838	42.318.810
D - RETTIFICHE DI VALORE		
18) Rivalutazioni		
a) di partecipazioni	0	0
b) di immobilizzazioni fin. che non cost. partecipazioni	0	0
c) di titoli iscritti all'att circolante che non cost. partecipazioni	0	0
Totale rivalutazioni	0	0
19) Svalutazioni		
a) di partecipazioni	0	0
b) di immobilizzazioni fin. che non cost. partecipazioni	0	0
c) di titoli iscritti all'att circolante che non cost. partecipazioni	0	0
Totale svalutazioni	0	0
TOTALE RETTIFICHE	0	0
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARII		
20) Proventi straordinari		
a) Plusvalenza da alienazioni	0	0
b) Altri proventi straordinari	164.129.931	21.461.226
Totale proventi straordinari	164.129.931	21.461.226
21) Oneri straordinari		
a) Minusvalenze da alienazioni	0	0
b) Altri oneri straordinari	-199.457.745	-48.881.556
Totale oneri straordinari	-199.457.745	-48.881.556
TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE	-35.327.814	-27.420.329
RISULTATO PARTITE STRAORDINARIE	120.151.773	7.542.981
22) Imposte sul reddito d'esercizio correnti, diff.te, anticipate	0	-7.542.981
UTILE/PERDITA DELL'ESERCIZIO	-496.424.841	0

CONTI D'ORDINE

	31/12/2005	31/12/2004
Importi in euro		
I - Opere da realizzare		
1) Opere da piano triennale	4.906.126.000	9.222.713.000
2) Altre opere da realizzare	20.779.475.000	22.766.365.000
Totale opere da realizzare	25.685.601.000	31.989.078.000
II - Gare ed ordini per opere da realizzare		
1) Impegni per contratti stipulati	3.366.148.347	1.825.986.600
2) Impegni per contratti stipulati su gare ass. al 31/12/04	1.306.986.526	1.093.736.397
3) Totale impegnato	7.421.758.378	10.646.305.000
Totale gare ed ordini per opere da realizzare	12.094.893.251	13.566.027.997
III - Prestiti a medio lungo termine		
1) Contratti di mutui stipulati non ancora erogati	2.778.890.185	1.035.749.230
Totale prestiti a medio lungo termine	2.778.890.185	1.035.749.230
IV - Fondi da ricevere per attività		
1) Quote di finanziamento da ricevere per limiti d'impegno	117.140.722	117.140.722
2) Quote di finanziamento previsti ex QCS 2000-2006	1.169.314.867	1.202.543.765
3) Altri finanziamenti assegnati dallo Stato e da Enti	990.910.000	998.000.000
Totale fondi da ricevere per attività	2.277.365.589	2.317.684.487
V - Garanzie		
1) Garanzie ricevute da terzi	550.620	550.620
Totale garanzie ricevute da terzi	550.620	550.620
TOTALE CONTI D'ORDINE	42.837.300.645	48.909.090.334

NOTA INTEGRATIVA

INFORMAZIONI PRELIMINARI E PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

Il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2005 è stato redatto nel rispetto delle disposizioni degli articoli 2423 e seguenti del codice civile, ed è costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e dalla presente Nota Integrativa. Il bilancio è accompagnato dalla Relazione sulla Gestione predisposta in conformità a quanto previsto dall'art. 2428 del Codice Civile. Per le informazioni relative alla natura dell'attività svolta, per i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio e per i rapporti con parti correlate si rinvia a tale relazione.

Il bilancio è redatto nel presupposto della continuazione dell'attività aziendale sulla base dello scenario normativo attualmente esistente, ed in particolare delle prospettive di cui all'art. 7 della L. 178/02, come modificato dall'art. 6-ter della Legge 248/2005 e dei piani economici e finanziari della Società per il periodo 2006/2008. Tale presupposto è altresì confermato da quanto descritto nella relazione sulla gestione, nella parte relativa all'evoluzione prevedibile sulla gestione, cui si rinvia per completezza.

Pur in presenza di una partecipazione di controllo non è stato predisposto il bilancio consolidato, in conseguenza dell'esclusione dal consolidamento dell'unica società controllata (la Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A.), ritenuta irrilevante ai fini della rappresentazione veritiera e corretta ai sensi di quanto previsto dall'art. 28 comma 2, lettera a) del D.Lgs. 127/91.

La presente Nota Integrativa è redatta in migliaia di Euro.

I principi contabili ed i criteri di valutazione, ad eccezione di quanto descritto nel prosieguo della presente nota, non hanno subito modifiche rispetto a quelli adottati nell'esercizio precedente.

Si segnala che, in relazione a quanto disposto dall'art. 6-ter della Legge 248/2005, è venuta meno la prospettiva di trasferimento ad Anas S.p.A., in conto aumento del capitale sociale, delle reti autostradale e stradale nazionale. Conseguentemente a partire dal presente esercizio, gli investimenti sulla rete autostradale e stradale nazionale, inclusi nel precedente bilancio d'esercizio nelle "Immobilizzazioni in corso e acconti" e che non erano sottoposti ad ammortamento in tale bilancio sono stati riclassificati quali "beni gratuitamente devolvibili" ed ammortizzati secondo i criteri riferiti a tale categoria di beni, come meglio descritto nel seguito della presente nota integrativa.

Si conferma che non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'articolo 2423, comma 4, e all'art. 2423 bis, comma 2.

Nella Nota Integrativa e negli allegati al bilancio vengono fornite tutte le informazioni complementari ritenute necessarie per una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società.

Ai sensi dell'art. 2423-ter, terzo comma, del codice civile, si è ritenuto necessario, come negli esercizi precedenti, aggiungere una nuova macroclasse del passivo, per accogliere i fondi in gestione assegnati all'Anas per lo svolgimento delle attività istituzionali.

Ai sensi dell'art. 2423-ter, quinto comma, del codice civile, si è proceduto all'adattamento delle voci A1 (Ricavi per vendite e prestazioni) e C16-d (Altri proventi finanziari diversi dai precedenti) del conto economico dell'esercizio precedente, per tenere conto della riclassificazione della componente finanziaria del canone concessorio dovuto dalla Strada dei Parchi S.p.A., che nell'esercizio precedente era iscritto nel valore della produzione.

Si segnala che ai fini di una migliore presentazione la componente finanziaria riferibile al canone addebitato alla concessionaria Strada dei Parchi S.p.A. a partire dal presente esercizio è inclusa tra i proventi finanziari e coerentemente sono stati adattati i valori comparativi.

Infine, a partire dal corrente esercizio sono state introdotte ai fini di una migliore presentazione nuove voci allo schema di Stato Patrimoniale che ha comportato eventualmente l'adattamento dei valori comparativi presentati.

CRITERI DI VALUTAZIONE

Premesso quanto già precisato in tema di presupposti e principi adottati nella redazione del presente bilancio, vengono qui di seguito illustrati i criteri utilizzati nella valutazione delle singole voci. Detti criteri sono conformi a quelli di cui all'art. 2426 del codice civile, interpretati ed integrati dai Principi Contabili emessi dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, così come modificati dall'OIC (Organismo Italiano di Contabilità) in relazione alla modifica del diritto societario, dai Principi Contabili emessi dall'OIC (Organismo Italiano di Contabilità) e, ove mancanti ed applicabili, dagli IFRS emessi dallo IASB. Tali criteri di valutazione, come detto nelle informazioni preliminari e con le eccezioni menzionate, non sono stati modificati rispetto all'esercizio precedente.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali, costituite da costi aventi utilità pluriennale, sono iscritte al costo di acquisto o di produzione, con il consenso del collegio sindacale ove richiesto dalla legge, comprensivo rispettivamente dei costi accessori e di tutti i costi direttamente imputabili, ovvero, per le concessioni, al valore al 18/12/2002 risultante dalla stima del patrimonio sociale ai sensi dell'art. 7 L. 178/2002.

Le immobilizzazioni immateriali sono ammortizzate sistematicamente, a quote costanti, sulla base delle aliquote di ammortamento indicate nella tabella che segue, che sono ritenute rappresentative della relativa residua possibilità di utilizzazione.

Categoria	Aliquota
Costi di ricerca e sviluppo	20%
Diritti di brevetto industriale e diritti opere d'ingegno	20%
Concessioni e licenze	3,33%
Marchi e diritti simili	20%
Altre immobilizzazioni immateriali	20%

Nel caso in cui le immobilizzazioni immateriali subiscano perdite durevoli di valore, sono svalutate nell'esercizio in cui ne ricorrono i presupposti. Eventuali ripristini di valore, al netto degli ammortamenti applicabili, vengono rilevati quando i presupposti che avevano determinato la svalutazione vengono meno.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo dei costi accessori, o al costo di produzione comprensivo dei costi di diretta imputazione e dei costi indiretti, per la quota ragionevolmente imputabile.

Gli immobili trasferiti a seguito dell'emanazione dei decreti dell'Agenzia del Demanio, in attuazione della L. 662/96, sono stati iscritti in base al valore contabile, in corso di asseverazione, determinato da parte di un esperto indipendente.

Nelle immobilizzazioni materiali sono comprese le opere per tratte stradali eseguite dal 19 dicembre 2002 (Nuove Opere) e le opere di manutenzione straordinaria alle tratte stradali, iscritte all'attivo in relazione alla destinazione ad utilizzo durevole, sulla base della Convenzione di Concessione esistente con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito "MIT").

A seguito delle previsioni della L. 248/05 che non prevede più il conferimento in proprietà ad ANAS delle strade ed autostrade di interesse nazionale in conto aumento del capitale sociale, gli investimenti realizzati sono stati, a partire dal presente bilancio, riclassificati dalle voci "Immobilizzazioni in corso ed acconti", "Autostrade" e "Strade di interesse nazionale" alle rispettive voci, secondo la natura specifica, dei "Beni gratuitamente devolvibili". Tali investimenti sono ammortizzati, secondo le modalità descritte nel seguito, a partire dall'esercizio chiuso al 31/12/2005.

In particolare, gli investimenti realizzati, sia quelli in corso che quelli già in esercizio, sono riferibili al quadro di interventi convenuto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nei precedenti Accordi di Programma o nel Contratto di Programma per gli esercizi 2003-2005 ed in ossequio a quanto previsto dall'art. 7, comma 2, della Legge 8 agosto 2002, n. 178, che dispone l'attribuzione con concessione dei compiti di cui all'art. 2, comma 1, lettere da a) a g), nonché l) del Decreto Legislativo n. 143 del 26 febbraio 1994. Detti interventi sulla rete stradale ed autostradale sono iscritti nell'attivo, tra le immobilizzazioni materiali, classificati, come già accennato, come beni gratuitamente devolvibili.

In relazione agli investimenti, in corso ed in esercizio, sono stati costituiti e vincolati nel passivo dello Stato Patrimoniale specifici fondi, finalizzati alla copertura di tutti gli oneri relativi agli investimenti, al loro mantenimento ed alla copertura della eventuale perdita di devoluzione dei beni al termine della Convenzione di Concessione.

Le nuove opere e le manutenzioni straordinarie, relative a strade e autostrade, passate in esercizio sono, a partire dal presente esercizio, ammortizzate sul minore periodo tra la vita utile residua del bene e la durata della concessione.

Le nuove opere su strade e autostrade sono ammortizzate sulla durata residua della concessione (28 anni pari al 3,57% per il 2005), in quanto inferiore alla vita utile residua del bene. Le nuove opere su strade e autostrade passate in esercizio sono infatti suscettibili, con la manutenzione ordinaria e straordinaria di vita utile indefinita.

L'avvio del processo di ammortamento è motivato dal disposto del menzionato art. 6-ter della Legge 248/2005, che ha abrogato l'art. 1-bis dell'art. 7 della Legge 178/2002, facendo venire meno la prospettiva di trasferimento ad Anas S.p.A., in conto aumento del capitale sociale, delle reti autostradale e stradale nazionale.

Nel caso in cui gli investimenti in nuove opere subiscano perdite durevoli di valore, ad esempio in un quadro di cambiamento delle direttive di traffico in quanto se ne decide l'abbandono, tali opere vengono svalutate nell'esercizio in cui ne ricorrono i presupposti. Eventuali ripristini di valore, al netto degli ammortamenti applicabili, vengono rilevati quando i presupposti che avevano determinato la svalutazione vengono meno.

Fra le opere di manutenzione straordinaria relative a strade e autostrade sono comprese principalmente le pavimentazioni, le opere per la sicurezza, le opere idrauliche e geologiche, che in base alle considerazioni svolte sono capitalizzate e ammortizzate sistematicamente secondo il minore periodo tra la vita utile prevista per l'intervento e la durata residua della concessione.

Di seguito si riporta la tabella con le aliquote di ammortamento utilizzate, suddivise per tipologia d'intervento:

CATEGORIE DI MANUTENZIONI STRAORDINARIE AMMORTIZZABILI	ALIQUOTA
Sostituzione pavimentazione, segnaletica orizzontale, ecc.	6,25%
Segnaletica verticale	5,00%
Opere di sicurezza	5,00%
Opere idrauliche	5,00%
Impianti tecnologici	4,00%
Opere d'arte	3,57%
Manutenzioni accessorie e pertinenze	6,67%
Opere varie complementari	6,67%

Il costo delle nuove opere e delle manutenzioni straordinarie alla rete stradale comprende le consulenze tecniche, i costi di progettazione e di direzione lavori, ivi compresi quelli relativi al personale tecnico interno dedicato ed inclusa la relativa quota di costi indiretti ove ragionevolmente imputabile, nonché gli oneri connessi al contenzioso direttamente attribuibili alle opere medesime.

Per quanto riguarda il contenzioso lavori, sono incluse nel valore delle opere tutte le maggiori onerosità non previste, in quanto non prevedibili, al momento della progettazione ed affidamento dei lavori ed insorte successivamente all'affidamento stesso, in corso d'opera.

Tali maggiori onerosità possono riguardare sia variazioni dei lavori contrattuali rese necessarie da circostanze emerse in corso d'opera (modificazioni oggettive) sia da variazioni del costo complessivo dell'opera per eventi non prevedibili e non rientranti nel rischio dell'appaltatore (modificazioni contrattuali).

Il contenzioso in parola viene pertanto, con le sole limitazioni descritte in seguito, considerato un maggior costo dell'opera e quindi portato ad incremento del valore delle opere cui si riferisce. Uniche limitazioni al principio generale enunciato sono le seguenti:

- ▶ la mancanza di un quadro economico delle opere, comprensivo quindi delle cosiddette "somme a disposizione della stazione appaltante", debitamente approvato e che prevede la copertura finanziaria delle stesse;
- ▶ la riconducibilità della maggiore onerosità ad un comportamento manifestamente irragionevole della stazione appaltante definitivamente accertato e che non trovi copertura nel quadro economico delle opere.

Le maggiori onerosità riferibili ai lavori in parola, vengono iscritte quando definite, in relazione all'esito dei contenziosi giudiziali o anche a seguito di accordi bonari in via transattiva.

I costi di manutenzione ordinaria sono addebitati al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti.

Il valore delle immobilizzazioni materiali diverse dalle opere relative a strade ed autostrade, trattate contabilmente come precedentemente descritto, è diminuito degli ammortamenti, stimati sulla base della residua possibilità di utilizzazione dei beni, suddivisi in categorie omogenee.

L'ammortamento decorre dall'anno in cui il bene è disponibile ed è pronto per l'uso; in tale anno l'ammortamento viene computato, in conformità anche al documento n° 1 dell'OIC, sulla base del numero di giorni di effettivo utilizzo.

Le aliquote annue di ammortamento utilizzate sono ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica dei beni diversi dalle strade ed autostrade. Tali aliquote non sono variate rispetto all'esercizio precedente

Si riporta di seguito una tabella con l'indicazione delle aliquote utilizzate:

CATEGORIE	ALIQUOTA
Impianti generici (elementi per tettoie e baracche, serbatoi e vasche, condutture, recinzioni, ponteggi in metallo - trasformatori - officina di manutenzione - impianti di trasporto interno, sollevamento)	10%
Macchinari operatori ed impianti specifici (macchinario per le costruzioni edili, di gallerie, pozzi, argini - compressori stradali ed altro macchinario per costruzione di strade)	15%
Fabbricati destinati all'industria	4%
Costruzioni leggere	10%
Altre opere d'arte (apparecchi di segnalazione, compressori, martelli pneumatici, semoventi, pale meccaniche)	25%
Officine meccaniche	10%
Attrezzatura varia e minuta	12%
Mobili e macchine ordinarie d'ufficio	12%
Macchine d'ufficio elettromeccaniche ed elettroniche compresi i computers e i sistemi telefonici elettronici	20%
Autoveicoli da trasporto (autoveicoli pesanti in genere, carrelli elevatori, mezzi di trasporto interno ecc.)	20%
Autovetture, motoveicoli e simili	25%

Le plusvalenze e le minusvalenze da alienazione delle immobilizzazioni concorrono al risultato economico nell'esercizio in cui sono intervenute.

Nel caso in cui il valore delle immobilizzazioni materiali diversi dalle opere relative a strade e autostrade come descritte in precedenza, subiscano perdite durevoli di valore, tali immobilizzazioni vengono svalutate nell'esercizio in cui ne ricorrono i presupposti. Eventuali ripristini di valore, al netto degli ammortamenti applicabili, vengono rilevati quando i presupposti che avevano determinato la svalutazione vengono meno.

Immobilizzazioni finanziarie - Partecipazioni

Le partecipazioni costituenti immobilizzazioni finanziarie, rappresentate da azioni di società non quotate o da quote di partecipazione, sono investimenti destinati ad essere utilizzati durevolmente e sono valutate con il metodo del costo.

Relativamente alle partecipazioni detenute alla data del 18/12/2002 tale costo è determinato dal valore risultante dalla perizia di stima del patrimonio sociale ex art. 7 Legge n. 178 dell'8 agosto 2002, riferito al 18/12/2002.

Per le partecipazioni acquisite o costituite successivamente alla data di trasformazione, il costo è determinato sulla base del prezzo di acquisto o di sottoscrizione.

Il costo viene ridotto per perdite durevoli di valore nel caso in cui la partecipata abbia sostenuto perdite d'esercizio e non siano prevedibili nell'immediato futuro utili di entità tale da assorbire le perdite sostenute. La parte delle svalutazioni eccedente il valore di carico delle partecipazioni è iscritta nei fondi per rischi ed oneri del passivo, ove sussista l'obbligo o la probabilità del ripianamento delle perdite. Nel caso vengano meno i motivi di tali rettifiche negli esercizi successivi viene ripristinato il valore della partecipazione nei limiti dell'importo originario.

Con l'applicazione dei criteri di valutazione sopra descritti non vi sono immobilizzazioni finanziarie iscritte per valori superiori al fair value.

Rimanenze

Le rimanenze sono iscritte al minore fra il costo di acquisto, determinato secondo la metodologia FIFO, e quello di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato. L'eventuale adeguamento al valore di mercato viene realizzato attraverso l'iscrizione in contabilità di uno specifico fondo di rettifica esposto a decremento dei valori dell'attivo cui si riferisce.

Crediti compresi nell'attivo circolante

I crediti, compresi quelli verso lo Stato ed altri Enti relativi ai fondi in gestione per la realizzazione delle opere stradali, sono esposti al valore di presumibile realizzazione, ottenuto eventualmente rettificando il valore nominale degli stessi, che risulta essere il valore di iscrizione, tramite un fondo svalutazione crediti. Il fondo svalutazione crediti è stato determinato sia attraverso una valutazione analitica del rischio di esigibilità, ove possibile, sia attraverso una valutazione complessiva del rischio di insolvenza, secondo prudenza ed in base all'esperienza acquisita.

Nella stima del valore di presumibile realizzazione dei crediti si è tenuto altresì conto di quanto riportato nella stima del patrimonio sociale ai sensi dell'art. 7 della L. 178/02.

Contributi

I contributi sono iscritti nel momento in cui sussiste il titolo giuridico a percepirli ed il loro ammontare è ragionevolmente determinabile.

I contributi in conto capitale sono rilevati tra i crediti in contropartita dei fondi in gestione e successivamente trattati contabilmente come indicato nei commenti a tale ultima voce.

Debiti

I debiti sono iscritti al valore nominale, ritenuto rappresentativo del valore di estinzione. Non sono presenti debiti in valuta.

Disponibilità liquide

Le giacenze di cassa, gli assegni ed i depositi postali e bancari sono iscritti al valore nominale rappresentativo del valore di realizzazione.

Ratei e Risconti

I ratei ed i risconti sono iscritti, in base al principio della competenza economica, in ragione del tempo, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 2424-bis del codice civile, e comprendono costi e ricavi attribuibili a più esercizi.

Fondi in gestione

I fondi assegnati in gestione all'ANAS per le finalità istituzionali sono iscritti al valore nominale in una apposita macro-classe del passivo collocata fra il Patrimonio netto ed i Fondi per rischi ed oneri, istituita, ai fini di una rappresentazione maggiormente veritiera e corretta delle dinamiche aziendali, in aggiunta a quelle previste dallo schema di cui all'art. 2424 c.c.

I fondi in parola sono movimentati, in aumento, in relazione a nuove assegnazioni dello Stato o di altri Enti e, in diminuzione, in conseguenza degli utilizzi effettuati per la copertura degli oneri sostenuti per le opere e per i lavori non iscrivibili all'attivo, tra i quali le nuove opere e le manutenzioni straordinarie relative alle strade trasferite a Regioni ed Enti Locali e le manutenzioni ordinarie della rete stradale ed autostradale diverse da quelle in concessione con il MIT, nonché, a partire dall'esercizio 2005, per la copertura degli ammortamenti relativi alle opere su strade ed autostrade in concessione con il MIT, passate in esercizio.

In particolare, il fondo speciale ex art. 7, comma 1 quater, L. 178/02, è stato costituito ed utilizzato, in base a quanto specificamente previsto dalla norma di legge, a valere sul netto patrimoniale, per un importo pari al valore conferito dei residui passivi dovuti alla Società in attuazione dell'articolo in parola. Detto fondo, in base al disposto della norma, è finalizzato principalmente alla copertura degli oneri di ammortamento, anche relativamente ai nuovi investimenti, e al mantenimento della rete stradale e autostradale, nonché alla copertura degli oneri inerenti l'eventuale ristrutturazione societaria.

Inoltre, come precedentemente accennato, tale Fondo ex art. 7 L. 178/02 per le sole strade ed autostrade in concessione dal MIT, viene, a partire dall'esercizio 2005 utilizzato a fronte:

- ▶ dell'ammortamento finanziario delle strade ed autostrade in concessione calcolati secondo la durata di quest'ultima;
- ▶ dell'ammortamento della manutenzione straordinaria sulle strade ed autostrade in concessione, calcolato sul minor periodo tra la vita utile della manutenzione e la durata residua della concessione;

Il criterio contabile sopra riportato, per il solo Fondo speciale ex art. 7 L. 178/02 risulta coerente con le previsioni normative della L. 248/2005.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi ed oneri sono stanziati per fronteggiare perdite o oneri, ritenuti di natura certa o probabile, per i quali, tuttavia, alla chiusura dell'esercizio, non sono determinabili in modo certo l'ammontare e/o il periodo di sopravvenienza.

Gli accantonamenti riflettono la migliore stima possibile sulla base degli elementi disponibili.

Trattamento di fine rapporto

Riflette l'effettivo debito, esistente alla data di bilancio e valutato al valore nominale, nei confronti di tutti i lavoratori dipendenti assunti dal 1° gennaio 1996, dopo la trasformazione da Azienda Autonoma a Ente pubblico economico. Esso è determinato in conformità ai dettami dell'art. 2120 del codice civile ed a quanto prescritto dalle leggi vigenti e dal contratto collettivo di lavoro. Il personale assunto prima della citata trasformazione beneficia dei trattamenti previdenziali dell'Inpdap.

Conti d'ordine

I conti d'ordine comprendono oltre ai vincoli e alle garanzie ottenute e rilasciate anche gli impegni per la realizzazione di opere stradali e autostradali ed i fondi da ricevere per investimenti sulla rete stradale e autostradale che non siano già compresi nell'attivo e nel passivo di bilancio.

La valutazione è effettuata al valore nominale.

Costi e ricavi

I costi ed i ricavi sono determinati in base al principio della competenza economica.

In particolare, i ricavi da autostrade date in concessione diretta dalla Società a terzi sono iscritti sulla base dei canoni concessori contrattualmente definiti. I ricavi a fronte di attività istituzionali sono iscritti per il valore corrispondente a quanto previsto dal Contratto di Programma e stanziato dalla Legge di Bilancio dello Stato quale remunerazione dei costi di gestione sostenuti dalla società per i servizi erogati alla collettività.

Con riferimento ai lavori su strade della rete di Regioni ed Enti Locali, i costi della produzione iscritti nel rispetto della competenza economica comprendono l'avanzamento lavori alla chiusura dell'esercizio.

La voce “Altri ricavi e proventi” comprende gli utilizzi dei fondi in gestione per la copertura dei lavori e dei relativi ammortamenti, secondo il principio di correlazione costi/ricavi.

Imposte sul reddito

Le imposte dell'esercizio, comprensive delle imposte correnti e delle imposte differite, sono basate sulla stima delle basi imponibili e dei conseguenti oneri di imposta.

Il debito relativo alle imposte correnti a fine esercizio è esposto nel passivo dello Stato patrimoniale al netto degli acconti versati, delle ritenute subite e dei crediti d'imposta. L'eventuale sbilancio positivo è iscritto nell'attivo nella voce “Crediti tributari”

Le imposte differite derivanti da differenze temporanee tassabili hanno come contropartita il fondo imposte. Esse non vengono iscritte qualora esistano scarse probabilità che il relativo debito insorga.

I futuri benefici d'imposta derivanti da perdite fiscali riportabili a nuovo o da differenze temporanee deducibili sono rilevati, nella voce “Crediti per imposte anticipate”, solo se il loro realizzo futuro è ragionevolmente certo.

COMPOSIZIONE E MOVIMENTAZIONE DELLE VOCI

Di seguito si riportano la composizione e la movimentazione delle voci iscritte nello Stato Patrimoniale e nel Conto Economico.

ATTIVO

A) - Crediti verso soci

Comprende l'importo ancora da versare a fronte degli apporti in conto aumento di capitale effettuati dallo Stato.

importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA 31/12/2004	INCREMENTO	DECREMENTO	CONSISTENZA 31/12/2005
Crediti verso soci (parte non richiamata)	1.028.688	588.360	388.360	1.228.688

L'incremento della voce si riferisce allo stanziamento operato dallo Stato nella Legge Finanziaria 2005 (L. 311 del 30 dicembre 2004) a titolo di apporto al capitale sociale di ANAS S.p.A. (cap. 7372) pari ad €/migliaia 588.360.

Il decremento si riferisce ai due incassi (febbraio e dicembre) di parte dell'aumento stanziato lo scorso esercizio con la Legge Finanziaria 2004 (L. 350 del 24 dicembre 2003) a titolo di apporto al capitale sociale di ANAS S.p.A. (cap. 7372).

B) I - Immobilizzazioni immateriali

La composizione e le movimentazioni dell'esercizio sono riepilogate nella seguente tabella:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Importi in €/mila								
		Costi di ricerca sviluppo e pubblicità	Diritti di brevetto immateriali e diritti di util. opere dell'ingegno	Acquisizioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni in corso e accessi	Altre immobilizzazioni immateriali	TOTALE	
31/12/2004	Costo storico	0	8.934	997.024	4.542	8.444	1.018.944	
	F.do amm.to	0	5.937	66.563	0	2.557	75.157	
	Valore di bilancio	0	2.997	930.461	4.542	5.787	943.787	
MOVIMENTAZIONI DELL'ESERCIZIO (COSTO STORICO)	Acquisizioni/ Capitalizzazioni	19/0	3.571		278	5.391	11.210	
	Ridklassifiche Costo storico	4.520			-4.520			
	Alienazioni							
	Rettifiche Costo storico					-2.242	-2.242	
MOVIMENTAZIONI DELL'ESERCIZIO F.DO AMM.TO	Ammortamenti	1.298	1.751	33.197		2.319	38.565	
	Ridklassifiche F.do amm.to						0	
	Utilizzo fondo					-439	-439	
	Rettifiche F do amm.to						0	
31/12/2005	Costo storico	6.490	12.505	997.024	300	11.593	1.027.92	
	F.do amm.to	1.298	7.688	99.760	0	4.537	113.283	
	Valore di bilancio	5.192	4.817	897.264	300	7.056	914.629	

COSTI DI RICERCA, SVILUPPO E PUBBLICITÀ

L'importo, pari ad €/migliaia 5.192, accoglie le acquisizioni dell'esercizio per €/migliaia 1.970. Nell'esercizio sono inoltre terminati i progetti di ricerca e sviluppo di sistemi di sicurezza per la circolazione stradale ed autostradale in caso di nebbia o di altri agenti atmosferici affidata al "Centro Ricerche Fiat" per €/migliaia 4.520 girocontate dal conto "immobilizzazioni materiali in corso".

I costi di ricerca e sviluppo sono iscritti all'attivo in relazione ai benefici pluriennali attesi sulla sicurezza della circolazione stradale e conseguentemente sui ricavi relativi a strade ed autostrade in sub-concessione o in gestione diretta, nonché sui costi di mantenimento ed esercizio delle strade ed autostrade.

La quota di ammortamento effettuato in 5 anni a quote costanti a carico dell'esercizio ammonta a €/ migliaia 1.298.

DIRITTI DI BREVETTO INDUSTRIALE E DIRITTI DI UTILIZZAZIONE DELLE OPERE DELL'INGEGNO

L'importo, pari a €/migliaia 4.817, accoglie i costi sostenuti per acquisire licenze d'uso di software applicativo per la gestione del sistema operativo aziendale ed in particolare per l'acquisizione del protocollo informatico; l'incremento dell'anno è

pari a €/migliaia 3.571. La durata degli ammortamenti è prevista in cinque anni in quote costanti. La quota a carico dell'esercizio ammonta a €/ migliaia 1.751.

CONCESSIONI, LICENZE, MARCHI E DIRITTI SIMILI

L'importo, pari ad €/migliaia 897.264, accoglie il valore dei diritti di concessione relativi a reti autostradali, aree di servizio, case cantoniere, pubblicità, accessi telefonia mobile e fibra ottica come stimate dalla perizia redatta ai sensi dell'art. 7 L.178/02.

Il decremento di €/migliaia 33.197 deriva dall'ammortamento programmato in 30 anni, in quote costanti, in base alla durata della Convenzione di Concessione stipulata tra ANAS ed il MIT in data 19 dicembre 2002.

IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO ED ACCONTI

La voce, pari ad €/migliaia 300, è costituita principalmente dalla capitalizzazione di costi per progetti in corso di ricerca e sviluppo del Centro FIAT per €/migliaia 40 e per la realizzazione di un sistema informatico di gestione archivi del catasto strade per €/migliaia 98. La voce mostra un decremento pari a €/migliaia 4.520 dovuto alla riclassifica al conto "costi di ricerca e sviluppo" dei costi relativi al progetto "sistema di sicurezza" in quanto terminato. Complessivamente, le nuove capitalizzazioni sono pari a €/migliaia 278.

ALTRE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

La voce, pari a €/migliaia 7.056 riguarda in prevalenza spese di manutenzione straordinaria inerenti immobili di terzi (case cantoniere e sedi compartmentali) che, al 31 dicembre 2005, risultano ancora beni demaniali. La variazione rispetto al valore al 31/12/2004, è pari ad €/migliaia 1.269.

L'incremento è dovuto a nuove acquisizioni per €/migliaia 5.391, relative alle migliori apportate sui beni di terzi.

Il decremento dell'esercizio per €/migliaia 2.242 si riferisce alla rettifica del valore storico delle migliori su immobili di terzi relative agli immobili divenuti di proprietà a seguito dell'emanaione dei Decreti dell'Agenzia del Demanio avvenuta nello scorso mese di luglio in attuazione della legge 662/96. Ciò in quanto i costi per migliori effettuate negli esercizi precedenti sono stati compresi nel valore corrente degli immobili trasferiti che è stato iscritto nella voce delle immobilizzazioni materiali.

Lo storno del relativo fondo ammortamento pari a €/migliaia 439 è riportato in tabella come utilizzo fondo.

L'ammortamento, in cinque anni, in quote costanti, coincide con la durata media delle migliori apportate e ammonta ad €/migliaia 2.319.

B) II - Immobilizzazioni materiali

Composizione e movimentazioni dell'esercizio IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

		Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni	Immobilizzazioni in corso ed accanto	Autostrade	Strade	TOTALE
31/12/2004	Costo storico	44.840	4.685	6.626	52.062	2.484.417	50.643	369.993	3.313.266
	F.do amm.to	6.270	1.362	4.333	38.111	0	0	0	50.376
	Valore di bilancio	38.570	3.323	2.293	13.951	2.484.417	50.643	369.993	2.963.190
MOVIMENTAZIONI DELL'ESERCIZIO (COSTO STORICO)	Acquisizioni/ Capitalizzazioni	549	905	2.685	9.707	681			14.527
	Incrementi L. 662/96	74.200							74.200
	Riclassifiche Costo storico		233			-2.483.373	-50.643	-369.993	-2.903.776
	Alienazioni			-5	-630				-635
	Rettifiche Costo storico		109	155	584	-33			81
	Ammortamenti	3.304	560	1.068	5.837				10.567
MOVIMENTAZIONI DELL'ESERCIZIO (F.DO AMM.TO)	Riclassifiche F.do amm.to								0
	Utilizzo fondo			-3	-165				-168
	Rettifiche F.do amm.to		85	125					210
	Costo storico	119.589	5.932	9.461	61.723	1.692	0	0	138.397
31/12/2005	F.do amm.to	9.574	2.307	5.521	43.583	0	0	0	60.686
	Valore di bilancio	110.015	3.925	3.940	18.140	1.692	0	0	137.712

BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI

		Immobilizzazioni in corso ed accanto	Autostrade	Strade	TOTALE
31/12/2004	Costo storico				
	F.do amm.to				
	Valore di bilancio	0	0	0	0
MOVIMENTAZIONI DELL'ESERCIZIO (COSTO STORICO)	Acquisizioni/ Capitalizzazioni	2.160.641			2.160.641
	Incrementi L. 662/96				0
	Riclassifiche Costo storico	1.171.466	212.993	1.519.317	2.903.776
	Alienazioni				0
	Rettifiche Costo storico	-156.944	-519	-10.754	-168.217
	Ammortamenti		9.355	69.223	78.578
MOVIMENTAZIONI DELL'ESERCIZIO (F.DO AMM.TO)	Riclassifiche F.do amm.to				0
	Utilizzo fondo				0
	Rettifiche F.do amm.to				0
	Costo storico	3.175.163	212.474	1.508.563	4.896.200
31/12/2005	F.do amm.to	0	9.355	69.223	78.578
	Valore di bilancio	3.175.163	203.119	1.439.340	4.817.622

TERRENI E FABBRICATI

L'incremento della voce accoglie principalmente il valore degli uffici tecnici e degli immobili trasferiti all'ANAS ai sensi dell'art. 3, commi 115-119 della L. 662/96.

Tale normativa prevede che: "gli immobili già utilizzati dalla ex Azienda Nazionale Autonoma delle Strade e strumentali all'attività siano trasferiti in proprietà all'ANAS una volta ricostruite le schede contenenti gli elementi identificativi di ciascun bene con l'indicazione della valutazione riferita ai valori di mercato correnti alla data del 02/03/1994, fatte salve le successive variazioni intervenute alla data di entrata in vigore della presente Legge, ovvero al valore che sarebbe stato assunto come base imponibile agli effetti dell'Imposta Comunale sugli Immobili". Il trasferimento dei beni viene disposto con Decreto dell'Agenzia del Demanio.

Pertanto, l'iscrizione degli immobili divenuti di proprietà è avvenuta a seguito dell'emanazione dei decreti dell'Agenzia del Demanio a partire dal mese di luglio in attuazione della Legge 662/96.

Il valore di iscrizione in bilancio è il valore corrente derivante dalla valutazione effettuata nell'ambito dell'iter seguito per la determinazione del patrimonio sociale ANAS, ai sensi dell'art. 7 L. 178/02. Nel corso del corrente esercizio è stato infatti conferito mandato al perito medesimo che aveva proceduto alla stima del patrimonio aziendale ex L. 178/02 di estendere la propria perizia, sempre secondo le previsioni della menzionata Legge, anche ai beni immobili trasferiti ad ANAS S.p.A. secondo quanto precedentemente descritto. L'estensione della perizia in parola è stata asseverata in data 12 giugno 2006.

Il valore iscritto a seguito di quanto sopra, pari ad €/migliaia 74.200, trova la sua contropartita, al netto dello storno delle migliorie capitalizzate su tali immobili al 31 dicembre 2005, pari ad €/migliaia 1.802, e delle spese di trasferimento degli immobili già incluse nel valore di perizia pari ad €/migliaia 434, in un'apposita riserva di patrimonio netto.

Le acquisizioni dell'esercizio ammontano a €/migliaia 549, principalmente imputabili a lavori sulle sedi compartimentali.

IMPIANTI E MACCHINARI

La voce presenta un saldo di €/migliaia 3.925 (€/migliaia 3.323 nel 2004). Si riferisce prevalentemente alla dotazione impiantistica dei Compartimenti. La variazione netta rispetto all'esercizio 2004 pari a €/migliaia 602 deriva dall'acquisizione di nuovi beni per €/migliaia 905, dalla riclassifica dalle immobilizzazioni in corso per €/migliaia 233, dall'ammortamento dell'esercizio, che risulta di €/migliaia 560, e dall'iscrizione di beni risultanti dall'inventario fisico 2004 e non presenti in contabilità (Costo storico per €/migliaia 109 e relativo Fondo ammortamento per €/migliaia 85).

ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Si riferiscono ad attrezzature specifiche presenti nei Compartimenti. La variazione positiva rispetto all'esercizio precedente (da €/migliaia 2.293 nel 2004 a €/migliaia 3.940 nel 2005) è prevalentemente attribuibile all'acquisizione di nuove attrezzature (sgombroneve, spargisale e macchinari di laboratorio) per €/migliaia 2.685. L'ammortamento dell'esercizio è pari ad €/migliaia 1.066.

ALTRI BENI

La voce si riferisce a mobili, macchine d'ufficio ed autovetture acquistate dall'Anas. La voce è passata da €/migliaia 13.951 nel 2004 ad €/migliaia 18.140 nel 2005 a seguito di investimenti relativi ad autovetture, dotazioni per ufficio ed attrezzature varie. Le acquisizioni dell'esercizio pari a €/migliaia 9.707 si riferiscono principalmente ai costi sostenuti per il rinnovo del parco macchine ed all'acquisto di mobili e macchine per ufficio. L'ammortamento dell'esercizio è pari ad €/migliaia 5.637.

IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO ED ACCONTI

L'importo pari a €/migliaia 1.692 (€/migliaia 2.484.417 nel 2004) accoglie principalmente le spese sostenute per il trasferimento degli immobili all'Anas.

Le riclassifiche si riferiscono ai costi sostenuti per lavori riferibili alla realizzazione di nuove opere stradali ed autostradali e per lavori di manutenzione straordinaria su strade e autostrade che sono state riclassificate tra le immobilizzazioni in corso dei beni gratuitamente devolvibili.

AUTOSTRADE

L'importo del 2004 è stato interamente riclassificato tra le immobilizzazioni finite dei beni gratuitamente devolvibili.

STRADE

L'importo del 2004 è stato interamente riclassificato tra le immobilizzazioni finite dei beni gratuitamente devolvibili.

Beni gratuitamente devolvibili**IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO ED ACCONTI**

L'importo pari a €/migliaia 3.175.163 accoglie i costi sostenuti per lavori riferibili alla realizzazione di nuove opere stradali ed autostradali e per lavori di

manutenzione straordinaria su strade ed autostrade, che alla data di bilancio non sono ancora ultimati.

L'incremento, pari a €/migliaia 2.160.641 è relativo alla produzione dell'esercizio e comprende anche il costo del personale tecnico impiegato direttamente nell'attività di progettazione ed esecuzione dei lavori ed i costi indiretti di personale e spese generali indirette ragionevolmente imputabili ai lavori per un importo pari a circa €/migliaia 112.087.

Il valore della voce riclassificate pari a €/migliaia 1.171.466 è attribuibile da una lato alla riclassificazione dei costi sostenuti per lavori riferibili alla realizzazione di nuove opere stradali ed autostradali e per lavori di manutenzione straordinaria su strade e autostrade (€/migliaia 2.483.140) e dall'altro al completamento di nuove opere stradali ed autostradali (€/migliaia -1.311.674).

Il valore delle rettifiche, pari ad €/migliaia 156.944 è riferibile allo storno e conseguente rilevazione negli oneri straordinari del conto economico dell'esercizio di costi per opere e manutenzioni realizzate su strade regionalizzate ed iscritte nelle attività dello stato patrimoniale al 31 dicembre 2004. Tale trasferimento si è reso necessario a seguito del completamento dell'aggiornamento delle informazioni relative alla classificazione delle strade, che ha evidenziato la contabilizzazione tra le attività di ANAS di investimenti riferibili a strade di Enti Locali.

AUTOSTRADE

La voce pari a €/migliaia 203.119 si riferisce ad opere autostradali completate. La variazione complessiva è dovuta alla riclassificazione delle capitalizzazioni di costi sostenuti per maggiori onerosità, per manutenzioni straordinarie ed alle riclassificazioni di lavori, per nuove opere, completate al 31/12/2005, per un valore di €/migliaia 162.350 ed alla riclassificazione dalla omologa voce dell'esercizio precedente che era compresa tra le immobilizzazioni materiali, per un valore di €/migliaia 50.643.

L'ammortamento finanziario dell'esercizio ammonta ad €/migliaia 9.355.

Il valore delle rettifiche, pari ad €/migliaia 519 è riferibile allo storno e conseguente rilevazione negli oneri straordinari del conto economico dell'esercizio di costi per opere e manutenzioni realizzate su strade regionalizzate ed iscritte nelle attività dello stato patrimoniale al 31 dicembre 2004.

STRADE

La voce pari a €/migliaia 1.439.340 si riferisce ad opere completate relative alle strade di interesse nazionale. La variazione complessiva è dovuta alla riclassificazione delle capitalizzazioni di costi sostenuti per manutenzioni straordinarie ed alle riclassificazioni di lavori, per nuove opere, completate al 31/12/2005, per un valore di €/migliaia 1.149.324 ed alla riclassificazione dalla omologa voce dell'esercizio precedente che era compresa tra le immobilizzazioni materiali, per un valore di €/migliaia 369.993.

L'ammortamento finanziario dell'esercizio ammonta ad €/migliaia 69.223.

Il valore delle rettifiche, pari ad €/migliaia 10.754 è riferibile allo storno e conseguente rilevazione negli oneri straordinari del conto economico dell'esercizio di costi per opere e manutenzioni realizzate su strade regionalizzate ed iscritte nelle attività dello stato patrimoniale al 31 dicembre 2004.

B) III - Immobilizzazioni finanziarie

Si indicano di seguito le informazioni sulla composizione e sulle movimentazioni delle immobilizzazioni finanziarie richieste dall'art. 2427, n. 2, del C.C., nonché dalla Convenzione di Concessione.

Come precedentemente descritto, la Società, pur in presenza di una partecipazione di controllo si è avvalsa della clausola di esclusione prevista dall'art. 28 del D.Lgs. 127/91 e, pertanto, non ha predisposto il bilancio consolidato.

La società valuta le partecipazioni secondo il metodo del costo, come indicato nei criteri di valutazione della presente Nota Integrativa. Nel caso in cui la Società nel bilancio d'esercizio avesse valutato le partecipazioni in imprese controllate e collegate con il metodo del patrimonio netto, metodo cosiddetto del "Consolidamento Sintetico", il patrimonio netto al 31/12/2005 risulterebbe diminuito di €/migliaia 18.963 (diminuzione di €/migliaia 28.154 al 31/12/2004) mentre il risultato economico dell'esercizio risulterebbe, al lordo dell'effetto fiscale, diminuito di un pari importo.

Composizione e movimentazioni dell'esercizio

Partecipazioni

Importi in €/000						
DENOMINAZIONE	CONSISTENZA AL 31.12.2004	INCREMENTI		DECREMENTI		CONSISTENZA AL 31.12.05
		Sottoscr.ni Vers. in c/capitale	Acquisti	Rid.Cap.	Vendite	
Società controllate						
Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	1.375					1.375
Totale soc. controllate	1.375					1.375
Società collegate						
SITAF S.p.A.	59.333					59.333
Società Traforo del Monte Bianco S.p.A.	53.444					53.444
C.I.I.T.I. Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'IRAC	400					400
Totale soc. collegate	113.177					113.177
Altre imprese						
Stretto di Messina S.p.A.	50.441					50.441
CONSEL s.c.r.l.	1					1
Consorzio Italian Distribution Council	3					3
Totale altre imprese	50.445					50.445
TOTALE COMPLESSIVO	164.997					164.997

Precedenti movimentazioni**Partecipazioni**

Importi in €/000

DENOMINAZIONE	COSTO STORICO	PRECEDENTI RIVALUTAZIONI	PRECEDENTI SVALUTAZIONI	CONSISTENZA AL 31/12/2005
Società controllate				
Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	1.020	391	36	1.375
Totale soc. controllate	1.020	391	36	1.375
Società collegate				
SITAF S.p.A.	20.658	50.879	12.204	59.333
Società Traforo del Monte Bianco S.p.A.	35.040	42.586	24.182	53.444
C.I.I.T.I. Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'IRAQ	400			400
Totale soc. collegate	56.098	93.465	36.386	113.177
Altre imprese				
Stretto di Messina S.p.A.	51.056	569	1.184	50.441
CONSEL s.c.a.r.l.	1	-		1
Consorzio Italian Distribution Council	3	-	-	3
Totale altre imprese	51.060	569	1.184	50.445
TOTALE	108.178	94.425	37.806	164.997

Elenco società controllate e collegate

Si indicano di seguito le informazioni sulle società controllate e collegate richieste dall'art. 2427 n. 5 c.c.

Importi in €/000

DENOMINAZIONE	SEDE	CAPITALE SOCIALE	PATR. NETTO CONTABILE	UTILE(PERDITA) DELL'ESERCIZIO	QUOTA % POSSEDUTA	PATR. NETTO PRO QUOTA	VALUTAZIONE EX ART. 2426 n° 4, C.C.	CONSISTENZA AL 31.12.05
Società controllate								
Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	Roma	2.000	2.117	-213	51%	1.080	1.080	1.375
Società collegate								
SITAF S.p.A.	Susa (TO)	65.016	136.096	18.204	32%	43.205	31.728	59.333
Società Traforo del Monte Bianco S.p.A.	Pré Saint Didier (AO)	109.085	194.182	10.956	32%	62.381	62.381	53.444
C.I.I.T.I. Consorzio Italiani Infrastrutture e Trasporti per l'IRAQ	Roma	1.000	1.000	0	40%	400	400	400
Totale contr. e coll.						107.068	95.589	114.552
Altre imprese								
Stretto di Messina S.p.A.	Roma	383.180	391.598	1.240	13%	50.908	-	50.441
CONSEL s.c.a.r.l.	Roma	51			1%	1	-	1
Consorzio Italian Distribution Council	Roma	242	99	-144	1,19%	1	-	3
Totale						157.976		164.997

Per quanto riguarda le partecipazioni iscritte ad un valore superiore al valore di patrimonio netto, di cui all'art. 2426, n° 4, si precisa che l'eccedenza del valore di iscrizione rispetto al patrimonio netto corrisponde all'effettivo valore economico delle partecipazioni determinato dalla Perizia. In relazione ai valori economici stimati nella Perizia stessa ai sensi della legge 178/02 e con riferimento alla data del 18/12/2002, si ritiene non sussistano diminuzioni durevoli di valore alla data di predisposizione del bilancio.

Ai sensi dell'art. 2427 bis c.c., si precisa che non vi sono partecipazioni iscritte ad un valore superiore al loro *fair value*.

C) I - Rimanenze

MATERIE

importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2004	INCREMENTI DECREMENTI	CONSISTENZA AL 31/12/2005
Materie prime, sussidiarie e di consumo	11.454	1.815	13.269

Il valore delle rimanenze dell'esercizio sono il risultato della valorizzazione effettuata con il metodo FIFO. Di seguito viene indicata la consistenza delle rimanenze suddivisa per macrocategorie di articoli.

importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2005
Cloruro di sodio	2.186
Conglomerato bituminoso	204
Olii minerali	108
Materiali di ricambio	1.269
Materiale tecnico	1.271
Guard rail	284
Segnaletica	7.195
Vernici	48
Vestiario	704
Totale	13.269

L'utilizzo di tali macrocategorie, unitamente alla definizione dei sottomagazzini di competenza dei singoli Compartimenti, ha permesso la gestione informatizzata delle rimanenze, nonché la sistematica tenuta della contabilità di magazzino, a partire dal presente esercizio.

Rispetto all'esercizio precedente le rimanenze evidenziano un incremento per complessive €/migliaia 1.815 al netto dell'allineamento per arrotondamenti, per €/migliaia 67, effettuato nel corso dell'esercizio così come specificato successivamente nel punto riguardante le variazioni delle rimanenze.

C) II - Crediti

Si indica di seguito la composizione e la movimentazione dell'esercizio:

importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA 31/12/2004	INCREMENTI DECREMENTI	CONSISTENZA 31/12/2005
Verso clienti			
- Verso clienti	120.748	4.150	124.898
- Fatture da emettere	97.585	3.506	101.091
- fondo svalutazione crediti	-93.981	0	-93.981
Totale	124.352	7.656	132.008
- Verso lo Stato per servizi istituzionali	375.000	35.000	410.000
Totale	375.000	35.000	410.000
Verso imprese controllate			
- Quadrilatero fatture emesse	107	9.348	9.455
- Quadrilatero fatture da emettere	6.733	-6.733	-
Totale	6.840	2.615	9.455
Verso imprese collegate			
- Consorzio IRAQ fatture emesse	215	126	341
- Consorzio IRAQ fatture da emettere	200	-96	104
Totale	415	30	445
Tributari			
- crediti tributari	577.078	284.542	861.620
Totale	577.078	284.542	861.620
Verso altri			
a) verso MEF ex art.7 co.1, L.178/02	7.737.837	-1.300.000	6.437.837
b) verso lo Stato ed altri Enti	3.018.824	583.101	3.601.925
c) altri crediti	19.554	-2.367	17.187
Totale	10.776.215	-719.266	10.056.949
TOTALE	11.859.900	-389.423	11.470.477

VERSO CLIENTI

I “crediti verso clienti”, inclusi i crediti v/Stato per servizi istituzionali, ammontano complessivamente a €/migliaia 542.008, al netto del fondo svalutazione crediti pari a €/migliaia 93.981 rilevato in sede di perizia ex art. 7 L. 178/02. Rispetto al valore dell'esercizio precedente tale fondo non ha subito variazioni in quanto ritenuto rappresentativo del rischio di non recuperabilità dei crediti.

ANAS vanta crediti verso clienti per fatture emesse, a fronte di servizi resi e prestazioni varie (rilascio licenze, concessioni e pubblicità, trasporti eccezionali, ecc.), per complessive €/migliaia 124.898. Detto importo risulta ridotto dagli incassi ancora da attribuire ai relativi clienti per €/migliaia 61.574

L'importo delle fatture da emettere è pari a €/migliaia 101.091. Tra le voci più significative che compongono detto importo figurano:

- ▶ Strada dei Parchi SpA €/migliaia 55.860 per quota annua relativa alle concessioni sulle autostrade A24 e A25;
- ▶ GRA Roma – Royalties per €/migliaia 26.640 riferite ad esercizi precedenti e per €/migliaia 347 riferite all'esercizio 2005;
- ▶ Autostrada Salerno Reggio Calabria - Royalties e Palermo Catania 2005 - €/migliaia 9.259;
- ▶ Società Concessionarie Autostradali varie per canoni da subconcessioni anno 2005 €/migliaia 5.026.

I Crediti verso lo Stato per servizi Istituzionali, pari a €/migliaia 410.000, si riferiscono all'intero importo del corrispettivo di servizio previsto dal Contratto di Programma, stipulato nel maggio 2005 e riferito alle attività eseguite dall'Anas nel corso dello stesso anno, costituite dalla vigilanza e dalla manutenzione della rete stradale nazionale così come previsto dagli atti convenzionali con i Ministeri vigilanti.

VERSO IMPRESE CONTROLLATE

Importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA 31/12/2004	INCREMENTO/ DECREMENTO	CONSISTENZA 31/12/2005
Crediti verso controllate	6.840	2.615	9.455
TOTALE	6.840	2.615	9.455

I “crediti verso imprese controllate”, pari a €/migliaia 9.455 e di natura commerciale, si riferiscono alle attività di progettazione e assistenza previste nella

convenzione con la società Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. L'importo iscritto in bilancio è così composto: fatture emesse per €/migliaia 8.427 e fatture da emettere per €/migliaia 1.028.

VERSO IMPRESE COLLEGATE

importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA 31/12/2004	INCREMENTO/ DECREMENTO	CONSISTENZA 31/12/2005
Crediti verso collegate	415	30	445
TOTALE	415	30	445

I "crediti verso imprese collegate", pari a €/migliaia 445 e di natura commerciale, si riferiscono al riaddebito dei costi sostenuti dall'Anas per le attività previste dall'apposita Convenzione al Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq.

CREDITI TRIBUTARI

importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2004	INCREMENTI/ DECREDIMENTI	CONSISTENZA AL 31/12/2005
Erario c/IVA	550.265	275.508	825.773
Crediti IRES da compensare	1.204	2.254	3.458
Crediti IRAP	3.074	7.945	11.019
Crediti IRAP a rimborso	20.784	0	20.784
Altri crediti	1.751	-1.165	586
TOTALE	577.078	284.542	861.620

Si forniscono le seguenti informazioni sulle principali voci:

Il credito IVA è composto per €/migliaia 242.434 dall'eccedenza a credito risultante dalla dichiarazione del 2003; per €/migliaia 307.831 dall'eccedenza a

credito risultante dalla dichiarazione del 2004 e per la parte rimanente dall'eccedenza a credito risultante dalla liquidazione IVA per il 2005.

L'esercizio 2005 è il terzo consecutivo chiuso con IVA a credito, pertanto sarebbe possibile presentare istanza di rimborso nel rispetto delle norme previste dall'art. 30 del DPR 633/72.

Nel corso dell'anno, è stata valutata la possibilità di chiedere a rimborso oltre che il minore dei crediti IVA risultanti dalle dichiarazioni degli ultimi tre anni, anche l'ulteriore credito IVA derivante da costi sostenuti per l'esecuzione di lavori relativi alla costruzione di strade e autostrade, nonché alla manutenzione straordinaria e all'ampliamento ed all'ammodernamento delle stesse.

Il credito IRES si riferisce al credito per ritenute d'acconto subite per il 2003 ed il 2004 sugli interessi attivi bancari. Rispetto al dato dell'esercizio precedente, tale valore si è incrementato per effetto delle ritenute su interessi attivi subite nel corso dell'esercizio.

Il credito IRAP trae origine dai versamenti mensili effettuati dalla società in acconto, per i mesi di gennaio e febbraio 2004, ai sensi dell'art. 30, comma 5, del D.lgs. n. 446/1997 e dell'art. 1 del D.M. 24.3.1998 e si è incrementato per effetto degli acconti versati nel corso dell'esercizio.

Il credito IRAP a rimborso riguarda versamenti mensili in acconto, di competenza del 2003, eseguiti con le modalità stabilite dall'art. 30, comma 5, del D.lgs. n. 446/1997. Al fine di accelerare l'iter del recupero delle somme indebitamente versate la Società ha presentato l'istanza di rimborso ai sensi dell'art. 38 del D.P.R. n. 602/1973 per l'esercizio 2003 ed ha predisposto l'istanza per l'esercizio 2004.

Crediti verso altri

VERSO MEF EX ART. 7 L. 178/02

Il saldo alla data del 31 dicembre 2005, pari ad €/migliaia 6.437.837, rappresenta il credito residuo verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze degli importi (originariamente pari a €/migliaia 9.668.945) derivanti dalla conversione dei residui dovuti all'ANAS al 31 dicembre 2002 in virtù della previsione normativa prevista dell' art. 7, comma 1 ter, della legge 178 dell'8 agosto 2002.

Nel corso dell'esercizio risultano incassati due *tranches* per un ammontare complessivo di €/migliaia 1.300.000. Gli importi risultano trasferiti con specifici provvedimenti ministeriali a valere sul Contratto di Programma 2003-2005 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La natura delle risorse che costituiscono il Credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze è rappresentativa di una serie di importi che lo Stato ha stanziato, ma non erogato, in anni pregressi a tutto l'anno 2002 per le attività istituzionali dell'Ente Pubblico Anas, quali la manutenzione della rete stradale, i pronti interventi per emergenze, le opere di ammodernamento e di costruzione di

nuove arterie stradali previste nei piani triennali, nonché da finanziamenti finalizzati all'esecuzione di specifiche opere.

Il principale di tali stanziamenti non erogati si riferisce ai contributi in conto capitale che l'ex Ente Nazionale per le Strade riceveva dallo Stato per gli investimenti in conto capitale disciplinati in via prioritaria dagli interventi previsti negli accordi di programma e dalle direttive impartite annualmente dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Altra voce significativa è rappresentata dalle risorse pertinenti gli interventi da realizzare nel settore autostradale finanziate direttamente dal Cipe con specifiche delibere.

VERSO LO STATO ED ALTRI ENTI

Nella voce crediti verso lo Stato ed Enti vari risultano iscritti i crediti per contributi statali assegnati all'Anas in forza di previsioni normative a seguito di Leggi Finanziarie, di Leggi Comunitarie, di Delibere Cipe e di Convenzioni stipulate da Anas con gli Enti territoriali.

I crediti verso lo Stato e gli altri Enti risultano composti come segue:

importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA 31/12/2004	INCREMENTI/ DECREMENTI	CONSISTENZA 31/12/2005
Crediti verso MIT per delibere 314/773	1.381.626	-155.143	1.226.483
Crediti v/Stato per mutui soc. concess	816.002	-129.593	686.409
Contributi L. 376/2003	-	9.800	9.800
Qcs 1994-1999	42.291	-	42.291
Giubileo e Roma Capitale	16.248	-	16.248
Legge Finanziaria	-	5.700	5.700
Crediti verso Enti locali per convenzioni	515.926	205.858	721.784
Credito v/Provincia Milano	-	152.761	152.761
Assegnazione fondi rischio sismico	-	588	588
Convenzione Arcus	-	500	500
Delibera Cipe 108/04 - Cap. 7145	-	50.600	50.600
Delibera CIPE per corridoio ionico "Taranto-Sibari-Reggio Calabria"	-	194.161	194.161
Delibera Cipe 84/00	126.015	-126.015	
Delibera CIPE 95/04	0	331.242	331.242
Qcs 2000-2006	109.216	35.524	144.740
Crediti vs Mit art. 76 c. 12 L.F.2003	11.500	-	11.500
Altri crediti		7.118	7.118
TOTALE	3.018.824	583.101	3.601.925

La voce "Crediti verso MIT per delibere 314/773" si riferisce all'importo ancora da incassare relativamente ai limiti di impegno previsti dalle citate delibere. La variazione negativa rispetto al saldo al 31/12/2004 pari €/migliaia 155.143, è riferibile interamente all'incasso dell'esercizio.

Il credito v/Stato per limiti di impegno su mutui da erogare in favore di società concessionarie è pari a €/migliaia 686.409, rispetto ad un valore dell'esercizio precedente di €/migliaia 816.002. Tale credito trova contropartita al passivo tra i debiti verso banche a lungo termine, rappresentato dal debito residuo relativo ai mutui stipulati.

Tra i decrementi è compreso l'importo di €/migliaia 70.200 relativo alla quota di contributo dello Stato per mutui da rimborsare il cui stanziamento a favore di Anas è stato ridotto per disposizione della Legge finanziaria 2006. In ragione di considerazioni di ordine giuridico in merito al venir meno del credito e del correlativo debito, la Società ha infatti potuto procedere alla sua eliminazione contabile.

La voce "Contributi L. 376/2003", pari ad €/migliaia 9.800, è costituita dai contributi ricevuti dall'ANAS per la realizzazione o la risistemazione di opere stradali quali:

- ▶ la SS 106 Ionica nel tratto adiacente Sibari;
- ▶ la SS 212 e la SS 369 nella zona di Benevento;
- ▶ il raddoppio della Ragusa-Catania;
- ▶ la circonvallazione di Altamura.

Il saldo relativo al Qcs 1994/1999 si riferisce all'ammontare del contributo comunitario residuo da riscuotere per le opere cofinanziate con Anas nell'ambito del Piano Operativo "Infrastrutture di Trasporto Stradale" Obiettivo 1. L'importo di €/migliaia 42.291, invariato rispetto al saldo al 31.12.2004, rappresenta il valore del saldo da incassare a fronte delle opere eseguite per le quali è stata completata con esito positivo nel corso del 2005 l'istruttoria comunitaria per la verifica dei rendiconti presentati dall'ANAS a fronte delle opere realizzate. Nel corso dell'anno 2005, dunque, non risulta incassata alcuna spettanza.

La voce Giubileo e Roma Capitale, di €/migliaia 16.248, non movimentato rispetto all'esercizio precedente, rappresenta il residuo del finanziamento che la Legge 23/12/1996 n° 651 e s.i.) ha attribuito ad Anas per le opere di costruzione ed ammodernamento degli interventi per il Piano del Giubileo 2000 e Roma Capitale.

Nell'attività di miglioramento della viabilità stradale l'Anas programma e stipula numerose convenzioni con gli Enti Locali per definire sinergie comuni per il raggiungimento di benefici per la collettività territoriale.

Tali convenzioni definiscono impegni per opere da eseguire da parte di Anas, relativamente alle quali gli Enti territoriali intervengono con quota parte di finanziamento.

Il credito residuo al 31/12/2005, per le convenzioni stipulate, è pari ad €/migliaia 721.784 e rappresenta la quota di cofinanziamento a carico degli Enti.

L'incremento, pari a €/migliaia 299.020, è da imputarsi prevalentemente alla rilevazione, al netto dei relativi incassi e con contropartita fondi in gestione, di ulteriori convenzioni stipulate, alcune anche in esercizi precedenti, in base alle risultanze di un lavoro di sistematica ricognizione finalizzato alla gestione contabile centralizzata delle convenzioni con Regioni ed Enti Locali. Il decremento di €/migliaia 93.162 è relativo principalmente agli incassi registratisi nel corso dell'esercizio in relazione a convenzioni già contabilizzate.

La voce crediti v/Provincia di Milano fa riferimento al credito vantato dall'Anas per interventi concernenti la realizzazione del collegamento della S.P. n. 46 "Rho - Pero" e della SS n. 33 "del Sempione" per €/migliaia 152.761 nei confronti della Provincia di Milano. Detto importo, a fronte del quale è stato incrementato il fondo vincolato per lavori sarà finanziato dalla Provincia ad Anas e poi girocontato da questa alle sub concessionarie titolari dei lavori.

Il credito relativo alla delibera CIPE 108/04, per €/migliaia 50.600, si riferisce alla copertura dei costi sostenuti dal Consorzio Autostrade Siciliane per la realizzazione di opere autostradali.

Il credito per delibera CIPE per corridoio ionico "Taranto – Sibari - Reggio Calabria", pari ad €/migliaia 194.161, si riferisce ai fondi F.A.S. (Fondo Aree Sottosviluppate) stanziati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per gli interventi da effettuare sul corridoio ionico (SS 106) "Taranto-Sibari-Reggio Calabria"

Nell'esercizio 2005 si è registrato l'incasso completo del credito relativo alle opere da eseguire con i fondi stanziati con Delibera Cipe 84/00 finalizzati agli interventi per le aree depresse del Mezzogiorno che al 31.12.2004 era pari ad €/migliaia 126.015.

Il credito per delibera CIPE 95/04 è costituito dagli ulteriori contributi a carico del FAS relativi all'autostrada Salerno – Reggio Calabria.

Il credito verso Qcs 2000/2006, pari ad €/migliaia 144.740, costituisce l'importo residuo da incassare a fronte dei lavori rendicontati relativi alle opere previste per il programma PON Trasporti 2000/2006 approvato con decisione C.E.C. (2001) 2162. L'intero programma è valutato €/migliaia 1.291.056 per la Misura I.2 (che prevede interventi sulle SS. SS. 106 Jonica, A3, SS.131, SS.114, SS. 16 e SS. 7) e €/migliaia 115.959 per la Misura II.2 (intervento sulla SS. 7). Rispetto all'esercizio precedente si registra una variazione positiva della voce di €/migliaia 35.524.

La voce Crediti verso Mit ai sensi dell'art. 76 della L.F. 2003, per €/migliaia 11.500, rappresenta il contributo da incassare per le opere che Anas deve eseguire per gli interventi previsti dall'art. 19 della Legge 166/02. Il credito non ha subito nessuna variazione nell'esercizio 2005.

ALTRI CREDITI

La voce in questione, pari complessivamente ad €/migliaia 17.187, risulta composta da numerose voci, di cui le più importanti vengono riepilogate nella seguente tabella:

Importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA 31/12/2004	INCREMENTI DECREMENTI	CONSISTENZA 31/12/2005
Altri crediti			
Anticipi a fornitori	2.598	-953	1.645
Anticipi v/società concessionarie	2.000	-1.256	744
Debitori diversi	9.398	9	9.407
Provincia autonoma di Trento	1.714	0	1.714
Regionalizzazioni	149.475	196	149.671
Altri crediti	912	-489	423
Note di credito da ricevere	988	-236	752
Altri	3.337	362	3.699
Fondo sval.altri crediti	-150.868	0	-150.868
Totale	19.554	-2.367	17.187

La voce “Anticipi v/società concessionarie”, per un importo pari a €/migliaia 744, fa riferimento al residuo degli anticipi sui lavori relativi al passante di Mestre effettuati a favore del Commissario Delegato dell’”Emergenza Traffico Mestre”.

Il decremento è dovuto all'avvenuta rendicontazione delle spese di gestione da parte del commissario.

Il credito verso la provincia autonoma di Trento, pari a €/migliaia 1.714, che non risulta movimentato rispetto all'esercizio precedente, è riconducibile al riaddebito dei costi del personale ANAS trasferito alla Provincia Autonoma di Trento relativamente ai mesi di Luglio, Agosto e Settembre 1998, di cui l'Ente è in attesa di liquidazione da parte della provincia interessata. Poiché il credito è stato oggetto di compensazione finanziaria, nel corso del 2002, con altre poste passive nei confronti di detta provincia, l'aggiornamento della Perizia ex art. 7, L. 178/02 ha svalutato interamente tale credito nell'ambito del fondo svalutazione altri crediti.

Il credito per la “regionalizzazione” delle strade, pari a €/migliaia 149.671, è conseguente, appunto, alla attività di trasferimento di strade alle Regioni, effettuata in attuazione della Legge n.59 del 15/03/1997, concernente la “Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle Regioni ed Enti Locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa”. Il credito esistente al 18/12/02 è stato quasi interamente svalutato in sede di Perizia ex art. 7 L.178/02 e pertanto trova la sua contropartita nel “Fondo svalutazione altri crediti”.

L'importo di €/migliaia 9.407, imputabile alla voce “Debitori diversi”, è relativo essenzialmente al credito vantato verso l'Autostrade dei Parchi.

Come già accennato, il “Fondo svalutazione altri crediti”, pari ad €/migliaia 150.868, è stato rilvato in sede di perizia ex art. 7 L.178/02. Il suo valore riflette principalmente la non esigibilità dei crediti per la regionalizzazione delle strade. Rispetto al valore dell'esercizio precedente tale fondo non ha subito variazioni in quanto ritenuto rappresentativo del rischio di non recuperabilità dei crediti in oggetto.

C) III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

La società non detiene e non ha detenuto nel corso dell'esercizio attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni.

C) IV - Disponibilità liquide

Viene di seguito riportata la composizione e movimentazione della voce disponibilità liquide:

importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2004	INCREMENTI/ DECREMENTI	CONSISTENZA AL 31/12/2005
Depositi bancari	140.700	48.822	189.522
Depositi postali	4.097	5.277	9.374
Totali depositi bancari e postali	144.797	54.099	198.896
Assegni e titoli	696	-22	674
Denaro e valori in cassa	283	224	507
TOTALE COMPLESSIVO	145.776	54.301	200.077

I depositi bancari pari ad €/migliaia 189.522 sono costituiti dalle disponibilità presenti sui conti correnti della Banca di Roma e della Tesoreria Centrale dello Stato.

E' opportuno rilevare, inoltre, che sul conto corrente presso la Banca di Roma circa 79 milioni di euro sono indisponibili per effetto dei pignoramenti inerenti i contenziosi con i fornitori.

I Depositi postali pari ad €/migliaia 9.374 sono costituiti dalle disponibilità presenti nei conti correnti postali presso le Poste Italiane.

L'incremento, rispetto all'esercizio precedente, è da attribuire ai maggiori incassi dei bollettini postali inerenti i ricavi propri di Anas che hanno seguito un flusso automatizzato.

A titolo puramente informativo si evidenzia che i Compartimenti gestiscono i conti correnti postali intestati a: Ministero Infrastrutture – Gestione Infrazioni per MIT art. 12 C.S., in cui confluiscono gli introiti delle infrazioni previste dal Codice della Strada che vengono periodicamente riversati allo stesso Ministero unitamente alle competenze maturate.

I predetti conti correnti non sono, pertanto, riflessi nel bilancio, in quanto Anas non ne ha la titolarità, ma soltanto la gestione in nome e per conto.

La voce Assegni e Titoli pari ad €/migliaia 674 (€/migliaia 696 al 31.12.04) è costituita sostanzialmente dai buoni di credito per l'acquisto di carburante in giacenza presso la Direzione Generale ed i Compartimenti.

La voce Denaro e valori in cassa pari ad €/migliaia 507 (€/migliaia 283 al 31.12.04) è costituita essenzialmente dalle disponibilità presenti a fine esercizio presso le casse compartmentali e centrale.

D) - Ratei e risconti attivi

Il dettaglio dei “Ratei e Risconti attivi” è esposto nella seguente tabella:

Importi in €/000			
DESCRIZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2004	INCREMENTI/ DECIMENTI	CONSISTENZA AL 31/12/2005
Ratei attivi			
Altri ratei attivi	12	-12	0
Ratei attivi - canoni di locazione	13	-13	0
Totale	25	-25	0
Risconti attivi			
Risconti attivi - canoni di locazione	3	91	94
Risconti attivi - somministrazioni	7	8	15
Risconti attivi - assicurazioni	5.663	-21	5.642
Altri risconti attivi	734	-554	180
Totale	6.407	-476	5.931
TOTALE COMPLESSIVO	6.432	-501	5.931

Con riferimento ai Risconti attivi, la voce di maggior rilievo è quella riferita alle assicurazioni, per un importo pari a €/migliaia 5.642. In essa è compresa la quota di competenza del 2006 (da gennaio a giugno) della polizza assicurativa RC, pari a €/migliaia 5.475.

PASSIVO

A) - Patrimonio netto

Ai sensi dell'art. 2427 n. 4 si danno le seguenti informazioni riguardanti le voci del patrimonio netto con specificazione della loro formazione, utilizzazione e variazione della consistenza.

Movimenti: Voci Patrimonio Netto	Capitale sociale	Versamenti in c/conto aumento capitale	Altre riserve	Riserva da trasferimento immobili ex L. 662/96	Utili (Perdite) di esercizio	Totali
All'inizio dell'esercizio precedente	244.106	1.819.892	-	21.583	-	2.042.415
<i>Destinazione del risultato d'esercizio:</i>						
- Atribuzione di dividendi						
- Altre destinazioni						
<i>Altre variazioni:</i>						
- Adeguamento capitale sociale ex art. 7 L.178/02	5.894		-5.894			
- Versamento in conto aumento capitale		1.028.688				1.028.688
- Adeguamento valori ex art. 7 L.178/02			687.458			687.458
Risultato dell'esercizio precedente	250.000	2.848.580	659.981			3.758.561
<i>Alla chiusura dell'esercizio precedente</i>						
<i>Destinazione del risultato d'esercizio:</i>						
- Atribuzione di dividendi						
- Altre destinazioni						
<i>Altre variazioni:</i>						
- Aumento capitale sociale	2.019.892	2.019.892				588.360
- Versamento in conto aumento capitale		588.360				71.965
- Trasferimento immobili ex L.662/96				71.965		126.015
- Riclassifica fondi per lavori		126.015				-496.425
Risultato dell'esercizio corrente						496.425
<i>Alla chiusura dell'esercizio corrente</i>	2.269.892	1.543.063	659.981	71.965	496.425	4.048.476

Si evidenzia che in data 2 agosto 2005 l'assemblea straordinaria ha deliberato di aumentare il capitale sociale ad €/migliaia 2.269.892 utilizzando i versamenti in conto futuro aumento di capitale per €/migliaia 2.019.892.

L'incremento dei versamenti in conto aumento capitale, pari nell'esercizio ad €/migliaia 714.375, rappresenta, quanto ad €/migliaia 588.360 l'apporto a capitale sociale previsto dalla Legge Finanziaria 2005, comprensivo della delibera CIPE 68/2003, per €/migliaia 26.000, e quanto ad € 126.015 una riclassifica dal Fondo speciale ex art. 7. Sia l'iscrizione in conto aumento capitale della delibera CIPE appena menzionata che la riclassifica dal Fondo speciale sono state effettuate alla luce della nuova interpretazione sulla natura dei finanziamenti ricevuti, appunto in conto aumento capitale sociale, comunicata dall'azionista il 01/08/2006. In particolare la riclassifica dal Fondo speciale è, relativa a fondi assegnati prima della trasformazione e precedentemente imputati al Fondo Speciale dalla perizia di trasformazione al 18/12/2002 e successivo aggiornamento al 01/01/2004.

Nel corso dell'esercizio è stata iscritta una riserva, pari a €/migliaia 71.964, a fronte del trasferimento degli immobili ai sensi dell'art. 3, commi 115-119, della Legge 662 del 23/12/1996, di cui è stata fornita ampia informativa nella voce "Immobilizzazioni materiali".

Ai sensi dell'art. 2427 n. 7 bis si danno le seguenti informazioni riguardanti le voci del patrimonio netto con specificazione della loro origine, possibilità di utilizzazione e distribuibilità, nonché della loro avvenuta utilizzazione nei precedenti esercizi.

Importi in €/000

DENOMINAZIONE	CONSISTENZA 31/12/2004	Possibilità di utilizzazione	Salvo disponibile	Riportate nelle utilizzazioni effettuate nella precedente esercizio per copertura perdite (per altre ragioni)	
				Riportate nelle utilizzazioni effettuate nella precedente esercizio per copertura perdite (per altre ragioni)	Riportate nelle utilizzazioni effettuate nella precedente esercizio per copertura perdite (per altre ragioni)
Capitale	2.269.892	-	-	-	-
Altre riserve					
Versamenti in c/ausamento capitale	1.543.063	A, B	1.543.063	-	-
Differenza di trasformazione	659.981	A, B	659.981	-	-
Riserva da trasferimento beni immobili ex L.662/96	71.965	A, B	71.965	-	-
Utile (Perdita) di esercizio	-496.425	-	-	-	-
TOTALE			2.275.009		
Quota non distribuibile			2.275.009		
Residua quota distribuibile			-		

Legenda

- A: per aumento di capitale
- B: per copertura perdite
- C: per distribuzione ai soci

Numero e valore delle azioni della società

Ai sensi dell'art. 2427 n. 17 c.c. si precisa che il capitale sociale è composto da 2.269.892.000 azioni del valore di 1 (uno) Euro ed è posseduto interamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

B) - Fondi in gestione

Il dettaglio della voce "Fondi in gestione", con relativa composizione e movimentazione, è esposto nella seguente tabella:

Importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA 31/12/2004	INCREMENTI	DECREMENTI	CONSISTENZA 31/12/2005
Fondo Speciale ex art.7 L. 178/02	8.701.442	-	561.967	8.139.475
Fondo vincolato lavori	708.644	1.138.050	77.386	1.769.308
Fondo Copertura Mutui	1.868.412		994	1.867.418
Altri fondi vincolati	79.651	271.802		351.453
TOTALE COMPLESSIVO	11.358.149	1.409.852	640.347	12.127.654

La posta “Fondi in gestione” è stata istituita, in linea con l’orientamento manifestato dal Ministero dell’Economia e delle Finanze, a partire dal bilancio del 18/12/2002 e rappresenta il complesso delle risorse finanziarie assegnate all’ANAS per lo svolgimento della sua attività istituzionale.

La voce è stata collocata tra il Patrimonio Netto ed i Fondi per rischi ed oneri ed assume pertanto natura di passivo. La sua istituzione, in deroga allo schema obbligatorio di Stato Patrimoniale previsto dal Codice Civile, è stata ritenuta necessaria in quanto consente una migliore rappresentazione della situazione patrimoniale e finanziaria della società.

FONDO SPECIALE EX ART. 7 L. 178/02

Il fondo speciale, secondo quanto previsto dall’art. 7 della Legge 178/2002, è destinato principalmente alla copertura degli oneri di ammortamento, anche relativamente ai nuovi investimenti ed al mantenimento della rete stradale e autostradale nazionale, nonché alla copertura degli oneri inerenti l’eventuale ristrutturazione societaria.

Si precisa che, in applicazione della menzionata Legge 178/02, il fondo è stato complessivamente utilizzato, fino al 31/12/2004 nella misura di €/migliaia 967.504. Tale importo si riferisce, per €/migliaia 870.126, ad utilizzi per il raggiungimento del pareggio contabile di precedenti esercizi e quindi a fronte della ristrutturazione conseguente alla trasformazione dell’ANAS.

Al 31 dicembre 2004, il fondo residuo, pari a €/migliaia 8.701.442, era da considerarsi destinato in parte alla copertura degli ulteriori oneri di ristrutturazione per €/migliaia 645.800, determinati sulla base delle risultanze delle linee guida del Piano Industriale 2005–2008, ed in parte, per €/migliaia 2.905.054, destinato alla copertura degli oneri già sostenuti al 31/12/2004 riferibili agli investimenti realizzati ed al mantenimento della rete stradale ed autostradale.

Al 31 dicembre 2004, pertanto, risultavano disponibili €/migliaia 5.150.587, unitamente ai versamenti in conto aumento di capitale pari ad €/migliaia 2.848.580, a copertura degli oneri da sostenere riferibili ai nuovi investimenti realizzati ed anche per il mantenimento della rete stradale ed autostradale.

Al 31 dicembre 2005 il fondo speciale ex art. 7 Legge 178/2002 è *decrementato* a fronte:

- di ammortamenti delle nuove opere e delle manutenzioni straordinarie su strade e autostrade entrate in esercizio, per complessivi €/migliaia 74.712;
- del mantenimento della rete stradale ed autostradale nazionale per €/migliaia 361.240, di cui €/migliaia 336.905 riferiti a strade della rete trasferita a Regioni ed Enti Locali ed €/migliaia 24.335 riferiti ad autostrade in gestione alle società concessionarie.
- *di una riclassifica di fondi relativa a fondi assegnati prima della trasformazione e precedentemente imputati al Fondo Speciale per €/migliaia 126.015, come già evidenziato nel paragrafo relativo al patrimonio netto.*

La quota del fondo speciale che, nell'esercizio passato, era stata destinata contabilmente alla copertura degli oneri di ristrutturazione (€/migliaia 645.800, di cui €/ migliaia 208.335 riferiti all'esercizio 2005) è stata liberata a favore della copertura degli oneri riferibili ai nuovi investimenti ed al mantenimento della rete stradale ed autostradale nazionale nonché di altri oneri che eventualmente dovessero evidenziarsi, purché tra quelli espressamente richiamati nell'art. 7 della L. 178/2002, e desumibili da un piano di riorganizzazione aziendale.

In particolare con riferimento alla scelta di riallocare la porzione di detto Fondo speciale, si fa presente che, nell'esercizio passato, nel quale l'utilizzo del fondo era stato effettuato in coerenza con l'esercizio 2003 a fronte degli oneri connessi alla ristrutturazione societaria, il Consiglio di Amministrazione aveva ritenuto di individuare, con uno specifico vincolo di destinazione contabile, l'ammontare complessivo degli oneri di ristrutturazione definendone la misura sulla base delle Linee Guida del Piano Industriale 2005-2008 determinandone l'utilizzo in funzione degli oneri previsti a fronte di tale Piano.

Considerato che il Piano Industriale in parola era fondato su presupposti, alcuni dei quali non hanno potuto trovare attuazione nell'esercizio in ragione, principalmente, del mutato quadro normativo di riferimento dell'ANAS, definito da ultimo dall'art. 6 – ter della L. 248/2005 che, tra l'altro, determinerà l'esigenza di predisporre un Piano Industriale dettagliato su basi necessariamente almeno in parte diverse, come accennato in relazione sulla gestione, il Consiglio ha ritenuto prudentemente che fosse venuto meno il nesso tra oneri sopportati e il relativo strumento di copertura individuato nell'esercizio scorso in una porzione del fondo speciale.

Al riguardo va sottolineato che il Piano Industriale era stato redatto nel presupposto che la società ricevesse corrispettivi di servizio a valori di mercato ed effettuasse investimenti di rilevante ammontare finanziati in parte con risorse pubbliche in parte con risorse affluenti dal sistema creditizio; le risorse ricevute dal sistema creditizio sarebbero state rimborsate attraverso ricavi riconducibili alla gestione diretta delle tratte stradali ed autostradali. In considerazione della mancata realizzazione di tali presupposti, che ha ritardato e reso in parte superati gli obiettivi del Piano Industriale nonché posto la società in una difficile situazione economico-finanziaria gli Amministratori non hanno ritenuto, prudentemente, di correlare l'utilizzo del fondo in parola con gli oneri dell'esercizio 2005.

Il fondo residuo di €/migliaia 8.139.475 è, pertanto, da considerarsi, per €/migliaia 4.817.623, destinato alla copertura degli oneri già sostenuti riferibili agli investimenti realizzati e anche per il mantenimento della rete stradale e autostradale.

Infine, risultano disponibili €/migliaia 3.321.852, unitamente ai versamenti in conto aumento di capitale sociale dell'esercizio e di parte di quelli di precedenti esercizi complessivamente pari ad €/migliaia 1.391.048 (di cui €/migliaia 828.688 riferibile ad esercizi precedenti), per la copertura degli oneri da sostenere riferibili ai nuovi investimenti e al mantenimento della rete stradale e autostradale.

FONDO VINCOLATO LAVORI

Il fondo vincolato per lavori passa da €/migliaia 708.645 a €/migliaia 1.769.308.

Gli incrementi dell'esercizio sono determinati principalmente, per €/migliaia 194.161, dall'attribuzione dei fondi di cui alla delibera CIPE 106/04 per i lavori inerenti il corridoio Jonico; per €/migliaia 331.242, per l'attribuzione dei fondi di cui alla delibera CIPE 95/04 per lavori inerenti l'autostrada Salerno – Reggio Calabria; per €/migliaia 85.600 dall'attribuzione di fondi di cui alla delibera CIPE 108/04; per €/migliaia 35.124, dalla contabilizzazione delle ulteriori somme rendicontate a fronte dei lavori previsti dal programma QCS 2000/2006 e per €/migliaia 21.500, per contributi ex L. 376/2003.

Il fondo vincolato per lavori si è inoltre incrementato in contropartita dell'iscrizione dei crediti risultanti da convenzioni stipulate con Regioni ed Enti Locali, relativamente alla quota dei contributi a carico degli enti, per un importo complessivo di €/migliaia 296.138. Tale incremento si riferisce anche a convenzioni stipulate negli esercizi precedenti, contabilizzate in base alle risultanze di un lavoro di ricognizione finalizzato alla gestione contabile centralizzata delle convenzioni con Regioni ed Enti Locali.

Gli utilizzi del fondo vincolato per lavori si riferiscono, principalmente, all'erogazione di somme a società concessionarie autostradali per la realizzazione di lavori per €/migliaia 53.233.

Il fondo è stato anche utilizzato per la copertura degli ammortamenti relativi ad opere finanziate con fondi specifici per €/migliaia 2.577 e per €/migliaia 342 con convenzioni.

Ulteriori utilizzi, per €/migliaia 13.262, sono dovuti alla copertura dei costi relativi ad opere cofinanziate da Enti Locali per la quota parte a loro carico.

Di questo utilizzo €/migliaia 9.483 si riferiscono alla copertura di costi relativi ad esercizi precedenti. Pertanto l'utilizzo è stato appostato nei proventi straordinari.

FONDO COPERTURA MUTUI

Il fondo per copertura mutui, pari ad €/migliaia 1.867.418, si riferisce alle somme attribuite ad Anas per la realizzazione di specifiche opere e per la copertura di interessi su mutui da stipulare per il finanziamento delle opere in oggetto. Il decremento di €/migliaia 994 rappresenta l'utilizzo effettuato nel 2005 a copertura degli ammortamenti delle specifiche opere entrate in esercizio, pari ad €/migliaia 946, e degli interessi maturati su mutui accesi nel 2005, pari ad €/migliaia 48.

ALTRI FONDI VINCOLATI PER LAVORI

Tale fondo rappresenta somme attribuite ad Anas per l'effettuazione di lavori, a fronte di mutui il cui rimborso è a carico dello Stato. La variazione in aumento, pari a €/migliaia 271.802, è dovuta all'incasso di somme erogate dalle banche a fronte di mutui rimborsati dallo Stato.

C) - Fondi per rischi e oneri

Le consistenze, gli utilizzi e gli accantonamenti ai fondi rischi e oneri sono considerati nella seguente tabella:

Importi in €/000				
DESCRIZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2004	UTILIZZO	ACCANTONAMENTO	CONSISTENZA AL 31/12/2005
Fondo rischi	250.482	61.604	191.569	380.447

L'accantonamento per rischi è frutto dell'aggiornamento della valutazione della rischiosità del contenzioso giudiziale e stragiudiziale, di natura patrimoniale, di responsabilità civile, giuslavoristico, nonché delle controversie concernenti lavori su strade non in concessione ANAS e rapporti di concessione autostradali alla data del 31/12/2005.

Il fondo rischi, stimato al 31/12/2004, in €/migliaia 250.482 era calcolato, sulla base delle informazioni disponibili, tramite una metodologia in parte analitica ed in parte statistica, in base agli esborsi medi annui e alla durata delle cause per il contenzioso poco rilevante in termini di *petitum* unitario ma molto frammentato in termini di numerosità delle liti. Esso comprendeva anche l'accantonamento a fronte dei contenziosi su strade non in concessione ANAS.

Nel corso del 2005 è stata effettuata un'attività volta all'aggiornamento delle informazioni sul contenzioso gestito dalle principali avvocature di cui la società si avvale per il proprio patrocinio. I risultati di tale attività hanno sostanzialmente confermato i valori iscritti nel bilancio al 31/12/04 del Fondo per rischi ed oneri nonché la relativa informativa fornita dagli amministratori nella presente Nota Integrativa e nella Relazione sulla gestione.

Nel 2005 è stato possibile stimare il valore del fondo rischi sulla base di una metodologia analitica per tutto il contenzioso pendente mediante l'aggiornamento del sistema informativo "ICA", ora maggiormente orientato alle esigenze di valutazione in bilancio.

Ai fini della stima del fondo rischi, per ognuna delle seguenti categorie di contenzioso giudiziale e stragiudiziale:

- ▶ contenzioso autostrade e trafori;

- ▶ contenzioso responsabilità civile, con separata indicazione del contenzioso soggetto ad assicurazione e di quello privo di assicurazione;
- ▶ contenzioso patrimoniale;
- ▶ contenzioso giuslavoristico;
- ▶ contenzioso su strade non in concessione ANAS;
- ▶ contenzioso su manutenzioni ordinarie;

sono stati considerati i valori della passività potenziale (laddove stimabile), inclusi interessi e rivalutazione, per i contenziosi per cui si ritenga probabile il rischio di soccombenza.

Il criterio utilizzato per la stima del fondo rischi porta alla determinazione di un fondo al 31/12/2005 complessivamente pari a €/migliaia 380.447.

In considerazione del fatto che l'accantonamento a fondo rischi operato nel 2004 prendeva in considerazione tutto il contenzioso pendente (anche se in parte con ricorso ad una metodologia statistica) l'utilizzo del fondo è effettuato, in relazione alle categorie per le quali era stato operato l'accantonamento, per il valore complessivo rilevato e contabilizzato nell'anno 2005 pari a €/migliaia 61.604.

Ciò comporta la necessità di accantonare a fondo rischi su contenzioso ai fini del bilancio al 31/12/2005 €/migliaia 191.569.

Il contenzioso lavori di Anas valutato con livello di rischio probabile, in parte è riferibile a strade non in concessione Anas e pertanto la relativa passività potenziale è accantonata a fondo rischi.

Il fondo rischi comprende, inoltre, la stima dell'onere probabile riferibile alla riduzione del contributo dello Stato per il rimborso di mutui delle società concessionarie autostradali, disposto dalla Legge Finanziaria 2006. Gli amministratori stanno intraprendendo le azioni opportune per definire la conseguente posizione di Anas nei confronti delle società concessionarie.

In ragione di considerazioni di ordine giuridico, la Società ha proceduto all'eliminazione contabile del debito e del relativo credito per il rimborso di tali mutui.

D) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Le consistenze, gli utilizzi e gli accantonamenti al fondo TFR sono considerati nella seguente tabella:

importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2004	INCREMENTI	DECREMENTI	CONSISTENZA AL 31/12/2005
T.F.R. dirigenti	1.615	529	20	2.124
T.F.R. quadri e impiegati	21.486	5.589	676	26.399
TOTALE COMPLESSIVO	23.101	6.118	696	28.523

Il trattamento di fine rapporto, pari a €/migliaia 28.523, è relativo alle competenze maturate al 31 dicembre 2005, sulla base della normativa vigente, a tutto il personale dipendente a tempo determinato ed indeterminato.

La costituzione di tale debito riguarda i dirigenti e gli impiegati Anas assunti dopo la trasformazione da Azienda Autonoma a Ente Pubblico Economico. Il personale assunto prima di tale data usufruisce del trattamento previdenziale a carico dell'INPDAP.

E) Debiti

VERSO BANCHE

La composizione e la movimentazione della voce “Debiti verso banche” viene riepilogata nella tabella seguente:

importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA 31/12/2004	INCREMENTI/ DECREMENTI	CONSISTENZA 31/12/2005
Debiti per finanziamenti a breve ricevuti	0	170.000	170.000
Mutui da rimborsare entro l'esercizio	59.393	-23.400	35.993
Totale debiti v/banche a breve	59.393	146.600	205.993
Mutui da rimborsare oltre l'esercizio	756.609	-106.192	650.417
TOTALE COMPLESSIVO	816.002	40.408	856.410

La voce accoglie l'importo di €/migliaia 170.000 che rappresenta il saldo dei finanziamenti in essere al 31 dicembre 2005..

La voce accoglie inoltre il debito residuo relativo ai mutui stipulati per l'erogazione dei contributi in favore di società concessionarie per €/migliaia 686.410.

A fronte di tali mutui, la società riceve dallo Stato la copertura finanziaria volta ad assicurare il rimborso degli stessi.

L'importo è stato suddiviso tra la quota scadente entro l'esercizio, pari ad €/migliaia 35.993, e la quota scadente oltre l'esercizio, pari ad €/migliaia 650.417.

Tra i decrementi dei mutui è compreso l'importo di €/migliaia 70.200 relativo alla quota di contributo dello Stato per mutui da rimborsare il cui stanziamento a favore di Anas è stato ridotto per disposizione della Legge finanziaria 2006. In ragione di considerazioni di ordine giuridico in merito al venir meno del debito e del relativo credito, la Società ha infatti potuto procedere alla sua eliminazione contabile.

La Società, per ragioni di prudenza circa le possibili pretese di parti terze conseguenti a tale riduzione di finanziamento, ha proceduto all'accantonamento di tale importo in un apposito fondo per rischi.

VERSO FORNITORI

La voce “Debiti verso fornitori” è così composta:

importi in €/000

DESCRIZIONI	CONSISTENZA AL 31/12/2004	INCREMENTI/ DECREMENTI	CONSISTENZA AL 31/12/2005
Debiti verso fornitori per fatture ricevute	339.628	358.831	698.459
Debiti verso fornitori per fatture da ricevere per lavori	289.093	179.459	468.552
Debiti verso fornitori per fatture da ricevere per beni e servizi	47.771	-3.465	44.306
Debiti per contenzioso lavori	743	647	1.390
Debiti per ritenute infortuni lavori su ordinazione	33.203	3.507	36.710
Debiti per ritenute di garanzia lavori su ordinazione	48.270	2.730	51.000
Debiti per ritenute a garanzia general contractor	0	56.154	56.154
Altri debiti beni e servizi	348	0	348
TOTALE	759.056	597.863	1.356.919

La voce Debiti verso fornitori per fatture ricevute accoglie l'ammontare delle fatture non pagate al 31 dicembre 2005. L'importo, pari ad €/migliaia 698.459, (€/migliaia 339.628 nel 2004) è notevolmente aumentato rispetto all'esercizio precedente per le note vicende legate alle difficoltà finanziarie ed al collegato indebitamento nella forma di anticipazioni di tesoreria che hanno interessato la Società per tutto l'esercizio 2005, comportando l'incremento dei tempi medi di pagamento. Tale criticità si sta verificando anche nel corso del 2006.

L'incremento è imputabile all'aumento delle attività costruttive e dei nuovi cantieri aperti.

Parimenti le fatture da ricevere per lavori si riferiscono ai debiti nei confronti delle imprese appaltatrici delle opere in costruzione per lavori eseguiti a tutto il 31 dicembre 2005.

Analogamente, nella voce Debiti per fatture da ricevere vengono rilevati i debiti inerenti le fatture da ricevere per l'acquisto di beni e servizi ottenuti dai terzi ma per i quali non è ancora pervenuto il relativo documento contabile. Tale voce nell'esercizio 2005 è diminuita di €/migliaia 3.465.

I debiti per contenzioso lavori definiti e contabilizzati alla fine dell'esercizio subiscono una crescita rispetto al periodo precedente (€/migliaia 647). Sono debiti che scaturiscono per la maggior parte da contenziosi su attività costruttive con le imprese o per l'esecuzione di espropriazioni di beni immobili inerenti i lavori.

La voce Debiti per ritenute infortuni lavori, pari ad €/migliaia 36.710, costituisce la trattenuta complessiva che la normativa vigente prevede sui lavori

eseguiti a garanzia delle maestranze qualora l'impresa appaltatrice non risulti in regola con i versamenti agli enti previdenziali ed assistenziali.

La voce debiti per ritenute di garanzia lavori su ordinazione, pari ad €/migliaia 51.000, si riferisce a trattenute effettuate, secondo la normativa vigente sui Lavori Pubblici, nei confronti delle imprese appaltatrici a garanzia della perfetta esecuzione dei lavori fino al momento del collaudo finale che ne autorizza lo svincolo.

La voce “Debiti per ritenute a garanzia general contractor”, la cui consistenza ammonta a €/migliaia 56.154, accoglie le ritenute a garanzia nei confronti dei *General Contractor*.

Il saldo della voce altri debiti, infine, non mostra variazioni rispetto all'esercizio precedente.

VERSO IMPRESE COLLEGATE

importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2004	INCREMENTI / DECREMENTI	CONSISTENZA AL 31/12/2005
Debiti verso collegate	160	20.658	20.818
TOTALE	160	20.658	20.818

I Debiti verso società collegate, pari ad €/migliaia 20.818, si riferiscono, per €/migliaia 160, al residuo dell'importo che la Società deve versare al Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq, costituito con FS Spa, Enac, Enav e Italfer, a titolo di conferimento della sottoscrizione del fondo consortile e per €/migliaia 20.658 alle residue quattro rate del debito verso la SITAF.

La variazione rispetto al precedente esercizio è dovuta alla riclassifica del debito verso la SITAF effettuata dal Fondo rischi.

DEBITI TRIBUTARI

importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2004	INCREMENTI / DECREMENTI	CONSISTENZA AL 31/12/2005
Debiti tributari	14.163	-4.830	9.333
Totale	14.163	-4.830	9.333

La voce è composta principalmente da Debiti per ritenute di lavoro dipendente (€/migliaia 7.928), Debiti per ritenute di lavoro autonomo (€/migliaia 549) e Debiti a fronte di cartelle esattoriali (€/migliaia 615).

La voce è diminuita soprattutto per effetto della riduzione del debito per IRAP del precedente esercizio.

VERSO ISTITUTI DI PREVIDENZA

importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2004	INCREMENTI/ DECREMENTI	CONSISTENZA AL 31/12/2005
Debiti vs istituti di previdenza	23.151	-5.442	17.709
TOTALE	23.151	-5.442	17.709

Il saldo è principalmente dovuto a debiti verso INPS (€/migliaia 5.598), INAIL (€/migliaia 735) ed INPDAP (€/migliaia 10.517).

ALTRI DEBITI

importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2004	INCREMENTI/ DECREMENTI	CONSISTENZA AL 31/12/2005
Verso il personale	55.501	-6.003	49.498
Per contributi a favore di soc. concessionarie	5.837	3.513	9.350
Verso Stretto di Messina	30.723	-13.167	17.556
Per depositi e cauzioni	9.245	152	9.397
Vincolati a favore di terzi per pignoramenti (lavori)	345	51	396
Verso enti vari	2.642	-1.278	1.364
Verso beneficiari per sentenze e transazioni	7.554	-3.324	4.230
Verso altri	9.085	5.881	14.966
TOTALE	120.932	-14.175	106.757

Debiti verso il personale

I debiti verso il personale ammontano ad €/migliaia 49.498, come di seguito illustrato.

importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2004	INCREMENTI DECREMENTI	CONSISTENZA AL 31/12/2005
Debiti verso il personale c/retribuzioni	48.796	-5.852	42.944
Debiti per competenze accessorie	2.762	-1.025	1.737
Altri debiti verso il personale	3.943	874	4.817
TOTALE COMPLESSIVO	55.501	-6.003	49.498

I debiti verso il personale c/retribuzioni, pari ad €/migliaia 42.944, sono costituiti principalmente da arretrati biennio economico (per €/migliaia 20.798), dall'incentivo all'esodo (per €/migliaia 6.110), dalle mensilità aggiuntive (per €/migliaia 6.909), ferie non godute (per €/migliaia 7.102) e dal debito relativo alle competenze 2005 (per €/migliaia 2.020).

I debiti per competenze accessorie pari ad €/migliaia 1.737 comprendono i debiti per straordinari e stipendi eredi ex dipendenti.

Gli altri debiti verso il personale, pari ad €/migliaia 4.817, sono composti principalmente (€/migliaia 3.005) dai debiti per compensi da erogare ai dipendenti per l'attività di collaudo.

Debiti per contributi a favore società concessionarie

La voce di debito richiamata espone un saldo a fine anno di €/migliaia 9.350 che rappresenta i debiti per contributi in conto costruzioni che la Società eroga a favore delle concessionarie autostradali.

Debiti verso Stretto Messina

Il saldo al 31 dicembre pari ad €/migliaia 17.556 rappresenta il residuo debito dell'Anas nei confronti della Società Stretto di Messina per l'aumento di capitale sociale sottoscritto nel 2003. Il decremento, per €/migliaia 13.167, è dovuto al versamento per richiamo decimi effettuato nel corso dell'esercizio.

Debiti per depositi e cauzioni

La voce risulta composta da:

- ▶ Debiti per depositi cauzionali su lavori per € migliaia 3.915
- ▶ Altri debiti per depositi e cauzioni per € migliaia 5.482

Debiti vincolati a favore di terzi per pignoramenti (lavori).

Accoglie i debiti per vincoli generati da pignoramenti da parte di terzi su crediti per contratti in essere della società e di imprese appaltatrici.

Debiti verso Enti vari

La voce accoglie i debiti della Società conseguenti principalmente al debito verso INPDAP per TFR dei lavoratori trasferiti alle Regioni. Il saldo al 31 dicembre 2005 risulta di €/migliaia 1.364 con un decremento di €/migliaia 1.278 per erogazioni effettuate nel corso dell'anno.

Debiti verso beneficiari per sentenze e transazioni

La voce accoglie i debiti che scaturiscono da sentenze delle autorità giudiziali per contenziosi civili o per transazioni concordate tra la società e le parti terze, sia attinenti i lavori che le altre forme di contenzioso. Il saldo evidenzia un sostanziale decremento rispetto all'esercizio precedente in virtù dei pagamenti effettuati nell'esercizio.

Debiti verso altri

La voce principalmente accoglie i debiti che si riferiscono ad espropri senza ritenuta (€/migliaia 13.012), a debiti verso prestatori occasionali (€/migliaia 24) e a debiti verso il Ministero dell'Ambiente, per contributo V.I.A. (€/migliaia 200).

F) - Ratei e risconti passivi

La natura e la composizione dei ratei e dei risconti è la seguente:

importi in €/000

DESCRIZIONE	CONSISTENZA AL 31/12/2004	INCREMENTI/ DECREMENTI	CONSISTENZA AL 31/12/2005
Ratei passivi			
Ratei passivi canoni di locazione	0	2	2
Ratei passivi somministrazioni	190	-184	6
Altri ratei passivi	45	56	101
Totale	235	-126	109
Risconti passivi			
Risconti passivi - canoni di locazione	4	2	6
Risconti passivi per ricavi sospesi	13	-12	1
Risconti passivi - contratti di durata	16	61	77
Altri risconti passivi	200	-38	162
Totale	233	13	246
TOTALE COMPLESSIVO	468	-113	355

I ratei passivi risultano essere pari a €/migliaia 109 e sono principalmente composti da interessi passivi verso banche.

I risconti passivi, pari a complessivi €/migliaia 246, includono, tra le altre, le somme sospese per canoni relativi a licenze e concessioni e proventi per trasporti eccezionali.

CONTI D'ORDINE

I conti d'ordine comprendono, oltre agli impegni ed ai rischi, le opere da realizzare ed espongono, per una migliore rappresentazione in bilancio, la natura delle risorse finanziarie stanziate per coprire tali impegni.

Nello specifico risultano così composti:

importi in €/migliaia

CONTI D'ORDINE	CONSISTENZA AL 31/12/2004	INCREMENTI/ DECREMENTI	CONSISTENZA AL 31/12/2005
OPERE DA REALIZZARE E IN CORSO			
Opere da piano triennale	9.222.713	-4.316.587	4.906.126
Altre opere da realizzare	22.766.365	-1.986.890	20.779.475
Totale	31.989.078	-6.303.477	25.685.601
GARE ED ORDINI PER OPERE DA REALIZZARE E IN CORSO			
Impegni per contratti stipulati	1.825.987	1.540.162	3.366.148
Impegni per contratti stipulati su gare al 31/12/2005	1.093.736	213.251	1.306.987
Impegni per somme da contrattualizzare	10.646.305	-3.224.547	7.421.758
Totale	13.566.028	-1.471.135	12.094.893
PRESTITI A M/L TERMINE NON EROGATI			
Contratti di mutui stipulati non ancora erogati	1.035.749	1.743.141	2.778.890
Totale	1.035.749	1.743.141	2.778.890
FONDI DA RICEVERE PER ATTIVITA'			
Quote di finanziamenti da ricevere per limiti d'impegno	117.141	0	117.141
Quote di finan. Previsti ex QCS 2000-06	1.202.544	-33.229	1.169.315
Altri finanz. Assegnati dallo Stato e da Enti	998.000	-7.090	990.910
Totale	2.317.685	-40.319	2.277.366
GARANZIE			
Garanzie ricevute da terzi	551	0	551
Totale	551	-	551
TOTALE COMPLESSIVO	48.909.091	- 6.071.790	42.837.301

OPERE DA REALIZZARE SECONDO PIANO TRIENNALE

L'importo di €/migliaia 4.906.126 fa riferimento agli interventi previsti dal contratto di programma triennale 2003-2005 relativo alla Viabilità ordinaria.

ALTRÉ OPERE DA REALIZZARE

La voce "altre opere da realizzare" si compone, per l'importo di maggiore rilevanza, degli interventi previsti in base alla legge obiettivo, €/migliaia 17.865.910 e, per la restante parte, €/migliaia 2.913.565, degli interventi legati all'area di inseribilità.

GARE ED ORDINI PER OPERE DA REALIZZARE IN CORSO

La voce in questione rappresenta gli importi delle commesse relative a lavori sulla rete stradale ancora da completare al 31/12/2005.

PRESTITI A M/L TERMINE

L'incremento dell'esercizio dei mutui stipulati ma non ancora erogati, pari a €/migliaia 1.743.141 è dovuto principalmente (€/migliaia 1.422.400) alla stipula da parte di Anas di tre nuovi mutui rimborsati direttamente dal MEF per la realizzazione dei progetti relativi al passante di Mestre, all'autostrada Salerno - Reggio Calabria (secondo megalotto) e all'autostrada Catania - Siracusa.

QUOTE DI FINANZIAMENTI DA RICEVERE PER LIMITI D'IMPEGNO

Il valore di €/migliaia 117.141 fa riferimento al contributo per limiti di impegno di durata quindicennale riconosciuto a favore dell'ANAS dai Decreti Interministeriali MIT/MEF n. 22523 e n. 22594 del 30/12/04 di cui alla Legge 166 art. 13 c1).

QUOTE DI FINANZIAMENTI PREVISTI EX QCS 2000-2006

L'importo è relativo agli stanziamenti previsti dal Ministero dell'Economia e dalla Comunità Europea per finanziare opere site nelle aree rientranti nella Misura I.2 e II.2 al netto di quanto già rendicontato.

ALTRI FINANZIAMENTI ASSEGNAZI DALLO STATO E DA ENTI

Gli importi, pari a complessivi €/migliaia 990.910, si riferiscono essenzialmente agli stanziamenti previsti dalla Finanziaria 2006 e dal contratto di servizio 2006-2008 come da prospetto seguente:

importi in €/migliaia

ALTRI FINANZIAMENTI ASSEGNAZI DALLO STATO E DA ENTI	
Quota finanziaria 2006	100.000
Contratto di servizio 2006-2008	890.910
Totale	990.910

GARANZIE RICEVUTE DA TERZI

La voce è relativa alle fidejussioni ricevute dalla Banca di Roma a favore della Società Tiglio S.r.l., proprietaria dell'immobile di via L. Pianciani, 26, e a favore della società Reagira S.r.l., proprietaria dell'immobile di viale del Policlinico 147.

Altri impegni e rischi non risultanti dallo Stato Patrimoniale

ANAS S.p.A. alla chiusura dell'esercizio è convenuta in numerosi giudizi, civili ed amministrativi, dal cui esame, anche in base alle indicazioni dei legali si ritiene in linea generale l'impossibilità di determinare in maniera oggettiva se e quali oneri possano scaturire a carico della società. Ancorché ritenuti non probabili per taluni di tali giudizi non si possono escludere, ad oggi ed in via assoluta, esiti sfavorevoli le cui conseguenze potrebbero consistere, oltre che nell'eventuale risarcimento dei danni, nel sostenimento di oneri connessi ad appalti con terzi, alla responsabilità civile, allo sfruttamento del patrimonio aziendale, ecc.

Trattandosi di oneri allo stato attuale non ritenuti probabili o non oggettivamente determinabili, sono stati conseguentemente esclusi in sede di valorizzazione del fondo per rischi ed oneri riferibile al contenzioso pendente e vengono pertanto menzionati nella presente sezione.

La piena realizzazione degli impegni descritti nei conti d'ordine implica l'attivazione di risorse ulteriori, ovvero una rimodulazione degli stessi, anche in relazione a quanto rappresentato nella relazione sulla gestione nella sezione dedicata ai rischi gestionali e contenziosi.

Ulteriori informazioni sulle voci dello Stato Patrimoniale**Crediti e debiti con durata superiore ai cinque anni**

Ai sensi dell'art. 2427 punto 6 c.c. si precisa che sono presenti crediti con scadenza superiore a cinque anni per complessivi €/migliaia 1.039.524 così dettagliati:

- Crediti verso lo Stato per rimborso mutui contratti in favore di società concessionarie autostradali per €/migliaia 459.647;
- Crediti verso lo Stato per rimborso mutui ex DM 773 e DM 314 per €/migliaia 579.878.

Sono inoltre presenti debiti con scadenza superiore a cinque anni per complessivi €/migliaia 459.647 per mutui contratti in favore di società concessionarie autostradali.

Variazioni nei cambi valutari successive alla chiusura dell'esercizio

Ai sensi dell'art. 2427 n. 6 bis c.c. si precisa che non sono presenti crediti o debiti in valuta estera.

Crediti e debiti con obbligo dell'acquirente di retrocessione a termine

Ai sensi dell'art. 2427 n. 6 ter c.c. si precisa che non sono presenti debiti con obbligo dell'acquirente di retrocessione a termine.

Oneri finanziari imputati all'attivo

Ai sensi dell'art. 2427 n. 8 c.c. si precisa che nell'esercizio non sono stati imputati oneri finanziari ai valori iscritti nell'attivo dello Stato Patrimoniale.

Ripartizione di crediti e debiti per area geografica

In relazione alla ripartizione dei crediti e dei debiti per area geografica, si segnala che le relative controparti sono tutte residenti in Italia, a meno di alcune posizioni di entità irrilevante.

Non si ritiene significativa la ripartizione per regione dei crediti e debiti verso soggetti residenti in Italia.

CONTO ECONOMICO

A) Valore della produzione

Ai sensi dell'art. 2427 n. 10 nel seguente prospetto si riporta la ripartizione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per aree di attività.

Si precisa che non viene indicata la ripartizione secondo regioni geografiche, peraltro tutte in Italia, in quanto non ritenuta significativa per la comprensione dei risultati economici.

1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni

L'importo di €/migliaia 68.737 (€/migliaia 64.246 al 31/12/2004) può essere analizzato come segue:

Importi in €/000

DENOMINAZIONE	ESERCIZIO 2004	VARIAZIONE	ESERCIZIO 2005
Proventi per licenze e concessioni			
Canoni da sub concessioni su AS	4.797	229	5.026
Canone concessione diretta su AS	11.584	694	12.278
Royalties per concessioni su autostrade	9.088	513	9.601
Canoni per licenze e concessioni su SS	22.522	1.213	23.735
Totale	47.991	2.649	50.640
Proventi per canoni di pubblicità			
Proventi per canoni di pubblicità su SS	8.534	1.336	9.870
Totale	8.534	1.336	9.870
Proventi vari			
Proventi per trasporti eccezionali	5.233	113	5.346
Proventi prove analisi laboratorio CSS Cesano	135	-38	97
Sanatoria licenze e concessioni	275	353	628
Proventi per accordi con enti locali	516	-498	18
Altri proventi	1.563	575	2.138
Totale	7.722	505	8.227
TOTALE COMPLESSIVO	64.247	4.490	68.737

Nel 2005 nella voce canoni per licenze e concessioni su SS confluiscono le voci: canoni per licenze e concessioni su SS e canoni licenze e concessioni fibre ottiche SS.

La quota parte, pari ad €/migliaia 43.581 al 31/12/2005, del canone relativo alla concessione diretta su "Strada dei Parchi" costituita dalla componente finanziaria è stata correttamente allocata, rispetto all'esercizio precedente, nella voce proventi finanziari.

I valori comparativi dell'esercizio 2004 sono stati adattati per ragioni di omogeneità con il criterio di classificazione adottato per il 2005 riclassificando tra i proventi finanziari la componente finanziaria del canone di concessione verso la Strada dei Parchi pari, nel 2004, ad €/migliaia 44.276.

4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

L'importo di €/migliaia 112.087 (€/migliaia 105.690 al 31/12/2004) è dovuto all'incremento di immobilizzazioni per lavori interni relativo alla capitalizzazione sul valore delle opere:

- ▶ del costo del personale diretto e indiretto tecnico per €/migliaia 84.801, che in quanto ragionevolmente imputabile alle opere realizzate, deve essere capitalizzato sul valore delle opere;
- ▶ della quota parte dei costi generali indiretti per €/migliaia 27.286, ragionevolmente imputabili alle opere realizzate.

5) Altri ricavi e proventi

La voce "Altri ricavi e proventi", pari a €/migliaia 634.348 (€/migliaia 732.098 al 31/12/2004), è composta principalmente:

- per €/migliaia 341.667, dal corrispettivo per servizi istituzionali svolti dalla Società secondo quanto previsto dal Contratto di Programma 2003-2005. Tale importo è stato rilevato per competenza al 31/12/2005 nei limiti previsti dagli stanziamenti della Legge di bilancio dello Stato. L'importo è stato erogato nel corso dei mesi di maggio 2006.
- per €/migliaia 267.473 dall'utilizzo del fondo speciale ex art. 7 L. 178/02. L'utilizzo del fondo è stato effettuato per coprire gli oneri connessi agli ammortamenti di strade ed autostrade della rete nazionale passate in esercizio ed agli altri investimenti, anche a favore di terzi, per lavori sulla rete stradale di Regioni ed Enti locali.
- per €/migliaia 7.642 dall'utilizzo degli altri Fondi in Gestione costituiti dall'utilizzo del Fondo vincolato per lavori, per €/migliaia 6.696 e del Fondo copertura mutui, per €/migliaia 946.

Il Fondo vincolato per lavori è stato utilizzato per €/migliaia 3.777 a fronte delle quote di lavori eseguiti sulla base di convenzioni con Regioni ed Enti Locali, proporzionalmente alla parte di costo a carico degli Enti; per la parte

rimanente, pari ad €/migliaia 2.919, l'utilizzo del Fondo vincolato per lavori si riferisce alla copertura degli ammortamenti degli investimenti entrati in esercizio finanziati nell'ambito del QCS e di "Roma Giubileo".

Il Fondo copertura mutui è stato stato utilizzato a copertura degli ammortamenti delle opere finanziate nell'ambito delle delibere MIT 314/773.

Si riporta nel seguente prospetto la composizione della voce altri ricavi.

Importi in €/000

DENOMINAZIONE	ESERCIZIO 2004	VARIAZIONE	ESERCIZIO 2005
Corrispettivo per servizi istituzionali	375.000	-33.333	341.667
Utilizzo Fondo speciale ex art. 7 L. 178/02	338.266	-70.793	267.473
Utilizzo altri Fondi in gestione	0	7.642	7.642
Totali	713.266	-96.484	616.782
Altri proventi			
Locazioni beni strumentali e pertinenze SS e AS	1.503	31	1.534
Vendita di materiali e beni	6.386	-4.891	1.495
Altri proventi	4.976	3.319	8.295
Plusvalenze ordinarie	0	193	193
Risarcimento danneggiamenti perdita e furto di beni	5.967	82	6.049
Totali	18.832	-1.266	17.566
TOTALE COMPLESSIVO	732.098	-97.750	634.348

B) Costi della produzione

La voce "Costi della produzione" per l'esercizio 2005 ammonta a €/migliaia 1.310.055 (€/migliaia 909.389 al 31/12/2004). L'incremento è imputabile principalmente all'ammortamento delle strade ed autostrade e delle relative manutenzioni straordinarie, all'accrescimento per rischi conseguente alla riduzione del contributo per mutui a favore delle società concessionarie previsto dalla Legge Finanziaria 2006 ed ad i costi sostenuti su strade appartenenti alla rete regionale e all'integrazione degli accantonamenti per rischi su contenzioso.

6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

La voce in esame accoglie i costi sostenuti nell'esercizio per l'acquisizione di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci per un valore di €/migliaia 16.167 (€/migliaia 12.292 al 31/12/2004), così suddivisi:

Importi in €/000

DENOMINAZIONE	ESERCIZIO 2004	INCREMENTI/DECREMENTI	ESERCIZIO 2005
Cartelli segnaletici e guardrail	547	-171	376
Beni e prodotti per la manutenzione	3.120	2.909	6.029
Ricambi dotazione macchinari-mezzi lavoro-auto	810	662	1.472
Carbolubrificanti e combustibili per mezzi lavoro	5.093	643	5.736
Carbolubrificanti e combustibili per impianti	-	108	108
Vestuario lavanderia e materiale antinfortunistica	801	-64	737
Materiali e dotazioni funzionamento uffici	1.460	224	1.684
Altro	461	-436	25
TOTALE COMPLESSIVO	12.292	3.875	16.167

7) Per servizi

I costi per servizi ammontano a €/migliaia 641.160 (€/migliaia 408.739 al 31/12/2004). Si tratta di costi relativi allo svolgimento dell'attività istituzionale dell'Anas che non comprendono i costi delle opere sulla rete stradale e autostradale nazionale in quanto capitalizzati.

I costi per servizi sono così suddivisi:

Importi in €/000

DENOMINAZIONE	ESERCIZIO 2004	INCREMENTI/DECREMENTI	ESERCIZIO 2005
Servizi propri	74.212	4.153	78.365
Manutenzione ordinaria sulla rete stradale e AS ANAS	206.989	25.268	232.257
Manutenz. ordinaria sulla rete regionale	9.428	-3.620	5.808
Lavori per opere sulla rete regionale	80.692	112.318	193.010
Oneri per contenzioso	33.227	18.753	51.980
Contributi a favore di terzi	4.191	75.549	79.740
TOTALE COMPLESSIVO	408.739	232.421	641.160

La voce "Servizi propri", pari a €/migliaia 78.365, accoglie le spese sostenute per l'acquisto di beni e servizi strumentali allo svolgimento dell'attività istituzionale di Anas. Gli aggregati principali riguardano le manutenzioni ordinarie

effettuate su beni e servizi propri, le manutenzioni ordinarie effettuate su beni e servizi di terzi diversi dalle strade, i compensi a consulenti tecnici, amministrativi, legali ed il rimborso di viaggi e trasferte e le altre spese relative a fonti energetiche, assicurazioni, spese postali, telefoniche, formazione, ecc.

La composizione, per aggregati principali, dei costi per servizi propri sostenuti per le attività istituzionali è la seguente:

importi in €/000

DENOMINAZIONE	ESERCIZIO 2004	INCREMENTI / DECREMENTI	ESERCIZIO 2005
Manutenzione ordinaria su beni propri	9.352	62	9.414
Manutenzione su beni di terzi	3.646	-1.433	2.213
Consulenze tecniche e rimborsi spese	24.848	-4.449	20.399
Assicurazioni	6.934	5.210	12.144
Altre spese	29.432	4.763	34.195
TOTALE COMPLESSIVO	74.212	4.153	78.365

La voce “Manutenzione ordinaria sulla rete stradale e autostradale Anas”, pari a €/migliaia 232.257, riguarda i costi sostenuti per mantenere le infrastrutture stradali e autostradali nella loro normale funzionalità. Tali spese riguardano la manutenzione della segnaletica stradale orizzontale, gli interventi di sicurezza e pulizia, la manutenzione della pavimentazione, lo sgombero neve, ecc.

La voce “Manutenzione ordinaria sulla rete regionale” pari a €/migliaia 5.808 comprende gli interventi di ripristino della segnaletica stradale orizzontale, di pulizia, di sicurezza, di manutenzione della pavimentazione, dello sgombero neve, ecc. effettuati sulla rete regionale o di Enti Locali.

La voce “Lavori per opere sulla rete regionale” pari a €/migliaia 193.010 (€/migliaia 80.692 nel 2004) è composta da costi per nuove costruzioni relativi a contratti principali, da costi per ulteriori attività affidate separatamente rispetto ai lavori principali, da costi per indagini preliminari, progettazioni, espropri, danni, nonché da costi per manutenzione straordinaria sulla rete di Regioni ed Enti locali ecc.

Tali lavori riguardano principalmente interventi effettuati sulla base degli Accordi di programma riferiti agli anni antecedenti al 2003. Buona parte del costo dei lavori è quindi coperto con l'utilizzo dei Fondi in gestione, ed in particolare del Fondo ex art. 7. A fronte di costi per €/migliaia 343.439 si è proceduto all'utilizzo del Fondo speciale ex art. 7 per €/migliaia 336.905. La responsabilità dei lavori e delle manutenzioni su tali strade è passata progressivamente alle Regioni a partire dall'esercizio 2001.

La voce “Oneri per contenzioso” pari a €/migliaia 51.980 comprende i costi sostenuti per contenzioso non relativo a lavori su strade in concessione, come il contenzioso patrimoniale, per responsabilità civile, giuslavoristico, nonché il costo del

contenzioso sorto a fronte di interventi di manutenzione ordinaria o interventi di costruzione e manutenzione straordinaria su strade non in concessione Anas. La voce oltre agli oneri per contenzioso, comprende anche le spese legali. La quota di costi imputata a conto economico è iscritta al netto degli utilizzi del fondo per rischi di contenzioso pari complessivamente ad €/migliaia 25.453.

La voce "Contributi a favore di terzi" pari a €/migliaia 79.740 è composta principalmente da contributi a società concessionarie autostradali finanziati, sulla base del Contratto di Programma 2003-2005, mediante apporti in conto aumento capitale sociale (€/migliaia 59.459) nonché da contributi versati da Anas al Comune di Parma per la realizzazione di opere (€/migliaia 17.945).

8) Per godimento di beni di terzi

La voce in oggetto pari a €/migliaia 4.829 (€/migliaia 3.815 al 31/12/2004) comprende gli oneri sostenuti per l'utilizzo degli uffici operativi, delle attrezzature informatiche e telefoniche e degli automezzi.

L'importo è così suddiviso:

importi in €/000

DENOMINAZIONE	ESERCIZIO 2004	INCREMENTI/DECREMENTI	ESERCIZIO 2005
Canoni e spese beni immobili	2.923	414	3.337
Canoni passivi per concessioni	-	571	571
Canoni spese noleggio hardware software	574	-39	535
Canoni noleggio macchinari e attrezzi	122	87	209
Canoni da noleggio apparecchi telefonici	116	-10	106
Noleggio automezzi	80	-9	71
TOTALE	3.815	1.014	4.829

La voce comprende anche canoni passivi per concessioni relativi alla gestione dell'autostrada Asti-Cuneo per €/migliaia 571.

9) Per il personale

I costi del personale ammontano a complessivi €/migliaia 325.939 (€/migliaia 360.101 al 31/12/2004), così dettagliati:

Importi in €/000

COSTI PER IL PERSONALE	ESERCIZIO 2004	INCREMENTI / DECREMENTI	ESERCIZIO 2005
a) Salari e Stipendi	275.793	-31.958	243.835
b) Oneri sociali	76.131	-6.084	70.047
c) Trattamento di fine rapporto	5.635	1.049	6.684
d) Trattamento di quiescenza e simili	0	0	0
e) Altri costi del personale	2.542	2.831	5.373
Totale Costi per il personale	360.101	-34.162	325.939

Il decremento intervenuto nell'esercizio è dovuto principalmente alla circostanza che il dato dell'esercizio 2004 era influenzato dallo stanziamento effettuato a fronte del rinnovo contrattuale che riguardava gli esercizi 2002, 2003 e 2004. In parte esso è imputabile alla diminuzione del numero medio di dipendenti, passato da 6.492 a 6.458 unità.

Il TFR è relativo alla sola parte del personale dipendente assunta a partire dalla trasformazione da Azienda Autonoma a Ente Pubblico Economico. Il personale assunto antecedentemente a tale data usufruisce, infatti, del trattamento previdenziale a carico dell'Inpdap.

ACCANTONAMENTO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

L'accantonamento TFR può essere così dettagliato:

Importi in €/000

DESCRIZIONE	ESERCIZIO 2005
Acc.to per dirigenti	336
Acc.to quadri e impiegati	5.589
TFR maturato e liquidato nell'esercizio	759
TOTALE COMPLESSIVO	6.684

10) Ammortamenti e svalutazioni

Gli ammortamenti dell'esercizio ammontano complessivamente a €/migliaia 127.709 (€/migliaia 45.674 al 31/12/2004).

La voce si compone dell'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali, pari a €/migliaia 38.565 (relativo principalmente all'ammortamento, sulla durata della concessione, del valore attribuito alle concessioni valorizzate in sede di perizia ex rt. 7 L.178/02), dell'ammortamento delle immobilizzazioni materiali diverse da strade ed autostrade, pari a €/migliaia 10.567, dell'ammortamento delle nuove opere e delle manutenzioni straordinarie, passate in esercizio, su strade ed autostrade, pari rispettivamente a €/migliaia 32.545 per le nuove opere e €/migliaia 46.032 per le manutenzioni straordinarie.

11) Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

Rappresenta la variazione delle rimanenze relativamente a materiale tecnico e di ricambio, segnaletica, materiale di consumo (sale, sabbia, vernici, vestiario). La variazione comprende l'allineamento, per €/migliaia 67, derivante dallo scostamento tra il dato di chiusura dell'esercizio 2004 e quello verificato attraverso l'utilizzo del nuovo modulo per la gestione informatizzata del magazzino, implementato nel corso del 2005.

12) Accantonamento per rischi

L'accantonamento per rischi pari a €/migliaia 191.569 (€/migliaia 80.260 al 31/12/2004) è frutto della valutazione del contenzioso patrimoniale, per la responsabilità civile, giuslavoristico, su autostrade e traghetti, su manutenzioni ordinarie e su lavori su strade non in concessione ANAS, nonché del contenzioso stragiudiziale relativo alle predette categorie. Il contenzioso è valutato mediante una metodologia analitica che prende in considerazione tutto il contenzioso pendente in corso, notificato fino alla data di redazione del bilancio.

I costi per il contenzioso lavori su strade ed autostrade in concessione ANAS sono considerati un costo accessorio dell'opera, secondo le modalità ed i limiti descritti nei criteri di valutazione e sono iscritti all'attivo nel momento in cui sono sostenuti.

L'accantonamento per rischi comprende anche la passività potenziale relativa alle probabili pretese di terzi a fronte della riduzione del contributo dello Stato per la copertura dei mutui erogati a società concessionarie autostradali, disposta dalla Legge finanziaria 2006.

Tale riduzione ha comportato l'eliminazione contabile dei relativi crediti e debiti per €/migliaia 70.200. Non si ritiene sussistano altre fonti di passività potenziali che richiedano apposizioni specifiche nei fondi rischi.

14) Oneri diversi di gestione

La composizione degli oneri diversi di gestione per complessivi €/migliaia 4.564 (€/migliaia 3.920 al 31/12/2004) è riepilogata nel seguente prospetto:

Importi in €/000

DENOMINAZIONE	ESERCIZIO 2004	INCREMENTI/DECREMENTI	ESERCIZIO 2005
Libri giornali riviste e pubblicazioni	482	-1	481
Imposte di registro	330	-161	169
Valori bollati	207	-68	139
Tassa smaltimento rifiuti	538	381	919
Ici imposta comunale immobili	125	16	141
Contributi consortili	1.248	99	1.347
Tasse proprietà autoveicoli	472	101	573
Altre imposte e tasse	190	5	195
Altro	328	272	600
TOTALE COMPLESSIVO	3.920	644	4.564

C) Proventi e oneri finanziari

PROVENTI FINANZIARI

I proventi finanziari, pari a €/migliaia 47.343 (€/migliaia 48.945 al 31/12/2004) si riferiscono a:

- ▶ proventi per penali attive per €/migliaia 15;
- ▶ interessi attivi bancari per €/migliaia 3.650 maturati sul c/c acceso presso la Banca di Roma il cui rendimento, pari al T. U. S. aumentato dello 0,10 punti percentuali, è fissato dalla Convenzione stipulata in data 19/12/2000;
- ▶ interessi attivi a fronte della liquidità presso le Poste italiane per €/migliaia 78;
- ▶ interessi attivi da fornitori per €/migliaia 18;
- ▶ interessi attivi diversi per €/migliaia 43.582. Questi ultimi sono interamente costituiti dalla quota interessi attivi di competenza inclusi nel canone per subconcessione dovuto dalla Strada dei Parchi. L'importo è stato riclassificato rispetto al precedente esercizio nel quale era stato iscritto tra gli

altri ricavi. Il prospetto di conto economico dell'esercizio precedente è stato adattato per consentire la comparazione dei dati.

Con l'applicazione del criterio di riclassificazione adottato nel presente esercizio l'ammontare dei proventi finanziari dell'esercizio precedente sarebbe stato pari ad €/migliaia 48.945.

ONERI FINANZIARI

Gli oneri finanziari, pari a €/migliaia 13.558 (€/migliaia 6.626 al 31/12/2004) comprendono:

- gli interessi legali e moratori riconosciuti ai fornitori e ad altri soggetti a causa dei ritardati pagamenti;
- gli interessi relativi alla definizione di contenziosi;
- gli interessi passivi pagati sui finanziamenti bancari utilizzati per la copertura del fabbisogno temporaneo di liquidità.

Ai sensi dell'art. 2427 n. 12 si presenta la suddivisione relativa agli interessi ed agli altri oneri finanziari:

- ▶ Prestiti obbligazionari: €/migliaia 0;
- ▶ Debiti verso banche: €/migliaia 10.987;
- ▶ Altri: €/migliaia 2.571.

L'aumento degli oneri finanziari rispetto all'esercizio precedente è imputabile principalmente all'indebitamento finanziario.

D) Rettifiche di valore di attività finanziarie

Non si è ravvisata la necessità di effettuare rettifiche di valore di attività finanziarie .

E) Proventi e oneri straordinari

Ai sensi dell'art. 2427 n. 13 si indica la composizione dei proventi e degli oneri straordinari.

I proventi straordinari, pari a €/migliaia 164.130 (€/migliaia 21.461 al 31/12/2004), sono composti principalmente da:

- sopravvenienze attive dovute in larga parte (€/migliaia 10.401) a sistemazioni contabili inerenti costi sostenuti negli esercizi precedenti;

- l'utilizzo del Fondo speciale ex art. 7 L.178/02 per €/migliaia 144.145 e della parte di Fondo vincolato per lavori relativa alle convenzioni con Regioni ed Enti locali per €/migliaia 9.483 per la copertura degli oneri relativi a lavori per nuove opere e manutenzioni straordinarie sostenuti nel 2003 e nel 2004 iscritti tra gli oneri straordinari per €/migliaia 168.217.

Gli oneri straordinari, pari a €/migliaia 199.458 (€/migliaia 48.882 al 31/12/2004), sono composti principalmente da:

- interessi passivi di esercizi precedenti (€/migliaia 7.561);
- sopravvenienze passive ed insussistenze di attivo (€/migliaia 21.891) dovute principalmente a lavori di manutenzione ordinaria di competenza di anni precedenti (€/migliaia 10.432) e a sistemazioni contabili inerenti esercizi passati;
- oneri relativi a lavori effettuati nel 2003 e nel 2004 per complessivi 168.217 €/migliaia riferibili allo storno e conseguente rilevazione negli oneri straordinari del conto economico dell'esercizio di costi per opere e manutenzioni realizzate su strade regionalizzate. Tale trasferimento si è reso necessario a seguito del completamento dell'aggiornamento delle informazioni relative alla classificazione delle strade, che ha evidenziato la contabilizzazione tra le attività di ANAS di investimenti riferibili a strade di Enti Locali.

Imposte sul reddito dell'esercizio

Per l'esercizio non si è ravvisata la necessità di rilevare imposte a carico dell'esercizio in quanto la società non genera basi imponibili fiscali.

Imposte differite e anticipate

PER DIFFERENZE TEMPORANEE

Ai sensi dell'art. 2427 n. 14 lett. a) si precisa che non si è ravvisata la possibilità di rilevare crediti per imposte anticipate per differenze temporanee deducibili negli esercizi successivi, in quanto non vi è ragionevole certezza di conseguire imponibili fiscali futuri. Si segnala comunque che non risultano in essere differenze temporanee tassabili negli esercizi successivi.

PER PERDITE DI ESERCIZIO

Ai sensi dell'art. 2427 n. 14 lett. a) si precisa che non si è raffigurata la necessità di evidenziare imposte anticipate per le perdite fiscali dell'esercizio, né per quelle degli esercizi precedenti, in quanto non vi è ragionevole certezza di conseguire imponibili fiscali nei prossimi cinque anni.

Riconciliazione tra imponibile fiscale ed imponibile di bilancio

Conformemente a quanto previsto dal Principio Contabile n. 25 OIC nei seguenti prospetti è riportato il dettaglio della riconciliazione tra l'onere fiscale risultante dal Bilancio e l'onere fiscale teorico (IRES), nonché la determinazione dell'imponibile IRAP.

RICONCILIAZIONE TRA ONERE FISCALE DA BILANCIO E ONERE FISCALE TEORICO

importi in €/000

Riconciliazione IRES	IMPONIBILE	IRES
Risultato prima delle imposte		-496.425
Onere fiscale teorico (33%)		-
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:		
TOTALE		-
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:		
spese di competenza di altri esercizi (rappresentanza)	331	
accantonamenti per rischi	191.569	
spese di manutenzione eccedenti la quota deduc.	3.996	
TOTALE		195.896
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti		
manutenzioni eccedenti la quota ded. le 2004	-554	
quota spese di rappresentanza ded. 2003/04	-486	
TOTALE		-1.040
Differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi		
imposte indeducibili	141	
sopravvenienze passive	199.458	
ammortamenti non deducibili in tutto o in parte	1.209	
spese relative a più eserc. non deduc. In tutto o in parte	828	
altre variazioni in aumento	6.378	
Utilizzo fondo speciale ex. Art. 7 legge 178/200	-267.473	
Sopravv.att.copertura costi lavori strade Reg. 2003/2004	-153.227	
TOTALE DIFFERENZE PERMANENTI		-212.686
IMPONIBILE FISCALE		-514.255
IMPOSTE CORRENTI SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO		-

DETERMINAZIONE DELL'IMPONIBILE IRAP

importi in €/000

IRAP	Imponibile	RAP
Differenza tra valore e costi della produzione	-494.882	
Costi per il personale	325.939	
Accantonamento al fondo rischi	191.569	
TOTALE COSTI NON RILEVANTI	517.508	
TOTALE	22.626	
Onere fiscale teorico (aliquota 4,267%)	-	1.138
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:		
TOTALE	-	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:		
spese di competenza di altri esercizi (rappresentanza)	331	
spese di manutenzioni eccedenti la quota deduc.	3.996	
TOTALE	4.327	
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti		
quota spese di rappresentanza ded. 2003/2004	-486	
eccedenza spese manutenzione 2004	-554	
TOTALE	-1.040	
Differenze permanenti		
Variaz. Ricavi delle vendite e delle prestazioni	-956	
Variaz. Altri ricavi e proventi	10.502	
Variaz. Altri ricavi e proventi	-267.473	
Totale variaz. Ricavi (-)	-257.927	
Variaz. Costi per materie prime	1.078	
Variaz. Costi per servizi	6.021	
Variaz. Costi per godimento beni di terzi	908	
Variaz. Ammortamenti immob. Materiali	1.209	
Variaz. Oneri diversi di gestione	1.411	
Tot. Variaz. Costi (-)	10.627	
Assicuraz. Infortuni sul lavoro	-1.986	
IMPONIBILE IRAP	-223.373	
IRAP corrente per l'esercizio		-

AL TRE INFORMAZIONI

Compensi amministratori e sindaci

Ai sensi dell'art. 2427 n. 16 si precisa che i compensi spettanti agli amministratori sono pari ad €/migliaia 793 e quelli spettanti ai sindaci sono pari ad €/migliaia 287

Numero medio dipendenti

Ai sensi dell'art. 2427 n. 15 si precisa che il numero medio di dipendenti è stato di 6458 unità (di cui 279 con contratto a tempo determinato). Nella tabella che segue si espone la suddivisione per categorie e tipologia di contratto, raffrontata con i dati relativi all'anno precedente.

NUMERO MEDIO DIPENDENTI	2004	2005	VARIAZIONE
Dirigenti	145	12	157
Altri dipendenti	6.089	-67	6.022
Totale	6.234	-55	6.179
A tempo determinato	258	21	279
TOTALE COMPLESSIVO	6.492	-34	6.458

RENDICONTO FINANZIARIO

<i>Importi in €/migliaia</i>	2005	2004
FLUSSO MONETARIO DELLA GESTIONE OPERATIVA		
Risultato del periodo	-496.425	0
Ammortamenti e svalutazioni	127.709	45.674
Accantonamenti per fondo TFR		
quota maturata	6.684	5.635
pagamenti e altre riduzioni	-1.262	-1.041
Accantonamenti per rischi		
quota accantonata	191.569	80.260
utilizzo per sostentamento oneri	-61.604	-4.436
Svalutazione partecipazioni	0	0
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	-112.087	-105.690
Utilizzo del fondo ex art.7 L.187/02	-421.101	-338.266
Utilizzo altri fondi in gestione	-7.642	
Eliminazione proventi e oneri straordinari		30.621
Incremento delle rimanenze	-1.815	-5.517
Variazione crediti		
Variazione dei crediti v/Stato	-35.000	-233.333
Variazione dei crediti v/clienti	-7.655	-36.329
Variazione dei crediti verso controllate/collegate	-2.645	-1.216
Variazione dei crediti tributari	-284.541	-311.961
Variazione altri crediti	2.367	-22.645
Variazione dei ratei e risconti attivi	500	-5.632
Variazione debiti		
Variazioni debiti verso fornitori	597.863	355.360
Variazione debiti v/controllate e collegate	20.658	-54.335
Variazioni debiti tributari e v/Ist. Previdenza	-10.272	10.991
Variazione altri debiti ed acconti	-14.174	-16.098
Variazione dei ratei e risconti passivi	-112	-87
TOTALE	-508.985	-608.044
FLUSSO MONETARIO DELLE ATTIVITA' DI INVESTIMENTO		
Incremento immobilizzazioni immateriali	-9.406	-5.103
Incremento immobilizzazioni materiali	-1.969.200	-1.728.197
Incremento immobilizzazioni finanziarie	0	-781
Cessione di immobilizzazioni materiali	0	0
Variazione dei crediti v/MEF	1.300.000	1.931.108
Variazione dei crediti v/Stato ed altri Enti	-583.102	254.205
Variazione dei fondi in gestione	1.198.247	0
Contributi erogati		0
TOTALE	-63.462	451.232
FLUSSO MONETARIO DELLE ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO		
Aumento mutui ed altri debiti v/banche	40.407	-59.393
TOTALE	40.407	-59.393
FLUSSO MONETARIO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO		
Versamenti c/aumento del capitale sociale	514.375	0
Riserva da trasferimento immobili	71.964	0
TOTALE	586.340	0
FLUSSO DI CASSA COMPLESSIVO		
Cassa e banca iniziali	145.776	361.981
CASSA E BANCA FINALI	200.077	145.776
Aumento o diminuzione della liquidità	54.301	-216.205

Il flusso di cassa complessivo dell'esercizio 2005 evidenzia un aumento di €/migliaia 54.301, rappresentativa del flusso monetario assorbito dalla gestione operativa per €/migliaia 508.985, del flusso monetario assorbito dalle attività di investimento per €/migliaia 63.462, del flusso monetario generato dall'attività di finanziamento per €/migliaia 40.407 e infine del flusso monetario generato dalle variazioni di patrimonio netto per €/migliaia 586.340.

RELAZIONE SOCIETÀ DI REVISIONE

Relazione della società di revisione ai sensi dell'art. 2409-ter del Codice Civile

All'Azionista
dell'ANAS S.p.A.

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio dell'ANAS S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2005. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori dell'ANAS S.p.A.. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 1bis Come indicato dagli Amministratori nella relazione sulla gestione, il 20 luglio 2006 l'Assemblea degli Azionisti, convocata per la nomina di un nuovo Consiglio di Amministrazione, a seguito delle intervenute dimissioni degli Amministratori in carica, e per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2005, così come redatto in data 30 maggio 2006 dagli Amministratori dimissionari in carica a tale data, preso atto delle dimissioni di tutti i componenti del Consiglio di Amministrazione, ha deliberato di nominare un nuovo Consiglio di Amministrazione ed ha deliberato di rinviare l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2005 ad altra Assemblea da convocarsi.

In data 7 luglio 2006 avevamo emesso la relazione di revisione sul bilancio d'esercizio dell'ANAS S.p.A. al 31 dicembre 2005, approvato dal precedente Consiglio di Amministrazione in data 30 maggio 2006. L'attuale Consiglio di Amministrazione, in data 30 gennaio 2007, ha redatto un nuovo progetto di bilancio che tiene conto delle motivazioni addotte dall'Azionista per il rinvio dell'approvazione ad altra Assemblea degli Azionisti. Le variazioni apportate al bilancio al 31 dicembre 2005 dell'ANAS S.p.A. sono illustrate nel successivo paragrafo 6. La presente relazione di revisione sul bilancio dell'ANAS S.p.A. al 31 dicembre 2005 si riferisce a tale progetto di bilancio e sostituisce quella da noi precedentemente emessa in data 7 luglio 2006, alla quale non potrà più essere fatto riferimento.

- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale. La responsabilità dei lavori di revisione contabile dei bilanci di alcune società collegate, per quanto riguarda importi delle

partecipazioni che rappresentano il 32,6% e lo 0,3% rispettivamente della voce partecipazioni e del totale attivo, è di altri revisori.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 27 giugno 2005.

- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio dell'ANAS S.p.A. al 31 dicembre 2005 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.
- 4 La nostra relazione di revisione sul bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2004, conteneva una eccezione circa gli eventuali effetti che sarebbero potuti emergere sul menzionato bilancio conseguenti alla mancanza di un sistematico e puntuale scambio di informazioni fra la trasformata ANAS S.p.A. e parte dei legali esterni patrocinanti la stessa in alcune controversie giudiziarie in cui la Società è convenuta. Come indicato nella relazione sulla gestione e nella nota integrativa, l'ANAS S.p.A. nel corso del 2005 ha provveduto ad ottenere da detti legali le informazioni mancanti. I risultati di tale attività hanno sostanzialmente confermato i valori del fondo per rischi ed oneri iscritti nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2004 nonché la relativa informativa fornita dagli amministratori nella nota integrativa di tale bilancio e nella relazione sulla gestione.

Pertanto, essendo divenuti disponibili gli elementi informativi sopra menzionati, viene meno il rilievo espresso nella nostra relazione di revisione sul bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2004.

- 5 Si richiama l'attenzione sull'informativa fornita dagli amministratori nella nota integrativa e nella relazione sulla gestione sui seguenti aspetti:
 - 5.1 Nel corso dell'esercizio 2005, la Società si è venuta a trovare, in talune occasioni, in uno stato di tensione finanziaria.

Gli amministratori hanno indicato nella relazione sulla gestione, le azioni intraprese e quelle da intraprendere per garantire all'ANAS S.p.A. la disponibilità di adeguate risorse finanziarie atte ad assicurarne il funzionamento nel breve periodo in assenza di specifici interventi da parte dello Stato. A tale riguardo, il 4 luglio 2006 è stato emanato il Decreto Legge 223/2006, convertito con la Legge 248/2006, che ha elevato di €1 miliardo il limite di spesa disponibile per l'ANAS S.p.A. per l'anno 2006. Con tale Legge la Società viene dotata delle risorse finanziarie che potranno consentire all'organo amministrativo della stessa di superare lo stato di tensione finanziaria in parola.

- 5.2 Al 31 dicembre 2005 nel passivo dello stato patrimoniale risulta iscritto per un importo residuo di €8.139 milioni il Fondo Speciale ex articolo 7, comma 1 quater, della Legge 178/2002. Tale Fondo Speciale è stato costituito, a valere sul netto patrimoniale, per l'importo corrispondente al valore dei residui passivi, pari ad €9.669 milioni, conferiti alla Società nell'esercizio 2003, in esecuzione della menzionata Legge, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze con proprio D.M. 5 agosto 2003.

Detto Fondo Speciale, secondo il disposto della suddetta Legge, è finalizzato principalmente alla copertura degli oneri di ammortamento, anche relativamente ai nuovi investimenti, ed al mantenimento della rete stradale e autostradale, nonché alla copertura degli oneri inerenti l'eventuale ristrutturazione societaria.

Nel corso dell'esercizio 2005 il fondo in parola è stato utilizzato per €436 milioni, in applicazione della Legge 178/2002, nonché trasferito a riserva di patrimonio netto per €126 milioni, secondo le modalità indicate dagli amministratori nella nota integrativa.

- 5.3 La Società ha in essere controversie ed altre situazioni di incertezza, principalmente in materia di appalti, responsabilità civile e di natura patrimoniale dalla cui definizione potrebbero derivare significativi oneri che, tuttavia, non sono al momento oggettivamente quantificabili.
- 5.4 La Società, pur in presenza di una partecipazione di controllo, non ha predisposto il bilancio consolidato avvalendosi della clausola di esclusione prevista dall'articolo 28, comma 2, lettera a) del D.Lgs. 127/1991.

Nella nota integrativa vengono evidenziati gli effetti che sarebbero derivati sul bilancio dall'applicazione del metodo del patrimonio netto nella valutazione delle partecipazioni in società controllate e collegate.

- 6 Come indicato nella relazione sulla gestione, in data 1 agosto 2006 la società ha ricevuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze una comunicazione circa i motivi che avevano indotto l'Azionista a differire l'approvazione del bilancio di esercizio della Società al 31 dicembre 2005. In particolare, l'Azionista ha chiesto al Consiglio di Amministrazione di approfondire le seguenti problematiche che, opportunamente vagilate, anche sulla base di nuovi elementi conoscitivi contenuti nella citata comunicazione dell'1 agosto 2006, sono state recepite dal Consiglio di Amministrazione nel progetto di bilancio della Società, approvato in data 30 gennaio 2007 come segue.

Modifiche al bilancio

- Appostazione contabile dei trasferimenti dell'esercizio 2005 relativi alle delibere CIPE 68/2003 e 84/2000 a riserva di patrimonio netto relativa a versamenti in conto futuro aumento di capitale sociale in luogo di fondi in gestione del passivo. Ciò ha comportato un aumento di patrimonio netto per €152 milioni in corrispondenza di una riduzione di pari importo nei fondi in gestione, di cui €126 milioni del Fondo

Speciale ex articolo 7, comma 1 quater, della Legge 178/2002, una esposizione tra i crediti verso soci per versamenti ancora dovuti di €26 milioni prima iscritti tra i crediti verso altri e una conseguente modifica della connessa informativa in relazione sulla gestione ed in bilancio.

Modifiche alla relazione sulla gestione

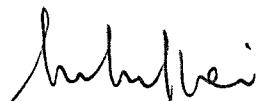
- Descrizione in relazione sulla gestione delle azioni conseguenti all’attuazione dell’articolo 1, comma 49, della Legge 266/2005;
- integrazione dell’informativa in relazione sulla gestione circa la correlazione tra le risorse finanziarie assegnate dalla Società e gli impegni assunti dalla stessa al 31 dicembre 2005.

Inoltre, il Consiglio di Amministrazione, nell’ambito della sua valutazione degli eventi significativi intervenuti successivamente alla chiusura dell’esercizio e successivamente al proprio insediamento avvenuto il 20 luglio 2006, ha ritenuto di integrare l’informativa fornita nella relazione sulla gestione; in particolare in riferimento alle intervenute nuove indagini giudiziarie presso la Procura della Repubblica di Roma, si rinvia a quanto descritto dagli Amministratori nella relazione in parola.

Roma, 7 luglio 2006
e per quanto indicato nei paragrafi 1 bis, 5.1, 5.2 e 6.

Roma, 7 febbraio 2007

KPMG S.p.A.



Marco Maffei
Socio

