

Determinazione n. 93/2009**LA CORTE DEI CONTI****IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI**

nell'adunanza del 18 dicembre 2009;

visto il T.U. 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'art. 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'art. 12 della legge n. 259 del 1958;

visto il D.L. 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 S.p.A.) con la conferma del controllo della Corte dei conti ai sensi dell'art. 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 2008 accompagnato dalla nota integrativa nonché dalle annesse relazioni del Consiglio di Amministrazione, del Collegio dei Sindacale e della società di revisione, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente di Sezione Mario Alemanno 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 S.p.A. sull'esercizio 2008;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incumbente, possa, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del suddetto bilancio d'esercizio – corredato 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'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio per l'esercizio 2008 – corredato della prescritta documentazione assunta dagli organi amministrativi e di controllo – l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di ANAS S.p.A.

IL PRESIDENTE ESTENSORE
f.to Mario Alemanno

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE
FINANZIARIA DI ANAS S.p.A. PER L'ESERCIZIO 2008

SOMMARIO

Premessa. – Capitolo 1. Il quadro normativo e programmatico. - 1.1. La pianificazione strategica nel settore delle infrastrutture stradali ed autostradali: il Piano generale trasporti e della logistica e il Piano decennale della viabilità. - 1.2. Stato di avanzamento del Piano decennale delle infrastrutture strategiche (c.d. Legge Obiettivo). - 1.3. Il Piano degli investimenti 2007-2011 e il piano industriale 2005-2008. - 1.4. La Legge Finanziaria 2008. - 1.5. La direttiva ministeriale per l'anno 2008. - 1.6. Il Contratto di programma 2008. - 1.7. Il federalismo autostradale. - 1.8. Le deliberazioni del CIPE del 6 marzo e dell'8 maggio 2009. - 1.9. L'evoluzione della normativa in materia di appalti pubblici. – Capitolo 2. Organi statutari e sistema di governance. - 2.1. Lo Statuto. - 2.2. Gli organi sociali. - 2.2.1. *Assemblea*. - 2.2.2. *Presidente*. - 2.2.3. *Consiglio di amministrazione*. - 2.2.4. *Collegio Sindacale*. - 2.2.5. *Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e di bilancio*. - 2.3. *La corporate governance*. - 2.4. Compensi degli organi. - 2.4.1. *Presidente*. - 2.4.2. *Consiglieri*. - 2.4.3. *Collegio Sindacale*. – Capitolo 3. La struttura organizzativa 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 *La complessiva forza lavoro*. - 3.4.2. *Personale a tempo indeterminato*. - 3.4.3. *Personale a tempo determinato*. - 3.4.4. *Cause di risoluzione del rapporto di lavoro*. - 3.5. Contratto dei dirigenti. - 3.6. Contratto dei dipendenti. - 3.7. Costo del personale. - 3.8. Produttività del personale. - 3.9. Assenteismo. - 3.9.1. *Formazione del personale*. - 3.10. Trattamento dei dati personali (d.lgs. 196/2003). - 3.11. La spesa per l'uso delle carte di credito. - 3.12. Carta dei servizi e sistema qualità. - 3.13. Attività di ricerca e sviluppo. - 3.14. I controlli interni. - 3.14.1. *Il controllo di gestione*. - 3.14.2. *L'Internal Auditing*. - 3.14.3. *Organismo di vigilanza*. - 3.14.4. *La Consulta Giuridica*. - 3.15. L'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali. - 3.16. La struttura organizzativa di supporto legale. - 3.17. Unità «Legalità e Trasparenza». - 3.18. L'informatizzazione dei processi gestionali: il nuovo sistema integrato AnasSap. – Capitolo 4. Attività gestionale. - 4.1. Premessa. La rete stradale ed autostradale italiana. - 4.2. Attività di progettazione. - 4.3. Gare e contratti. - 4.4. Cantieri in corso, consegnati ed ultimati nel 2008. - 4.5. Deliberazioni adottate dal CIPE nel 2008. - 4.5.1. *Perizie di variante*. - 4.6. Stato dei cantieri al 31.12.2008. - 4.7. Ritardi nel pagamento dei SAL. - 4.8. Penali e premi di accelerazione lavori. - 4.9. Iniziative di opere viarie in *project financing*. - 4.10. Il servizio di manutenzione delle strade. - 4.11. Sicurezza stradale. - 4.12. Sicurezza nei cantieri (d.lgs. n. 81/2008). - 4.13. Adempimenti connessi alla legislazione antimafia. - 4.14. Attività di ricerca e innovazione. - 4.14.1. *Profili organizzativi*. - 4.14.2. *Il Centro Sperimentale Stradale di Cesano*. - 4.15. Attività internazionale. - 4.16. Realizzazione del catasto stradale. - 4.17. Gestione delle licenze e concessioni. - 4.18. Convenzioni con le Regioni. Rinvio. - 4.19. Stato delle principali opere sulla rete autostradale in gestione diretta ANAS. - 4.19.1. *Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria*. - 4.19.2. *SS 106 Corridoio Jonico*. - 4.19.3. *A19 Palermo-Catania*. - 4.19.4. *A29 Palermo-Mazara del Vallo*. - 4.19.5. *Autostrada Catania-Siracusa*. - 4.19.6. *Grande Raccordo Anulare di Roma*. - 4.19.7. *Autostrada Roma-Fiumicino*. – Capitolo 5. Il sistema concessorio. - 5.1. Quadro generale delle concessionarie. - 5.2. Evoluzione della disciplina normativa in materia di concessioni autostradali. La convenzione unica. - 5.3. Gli incrementi tariffari riconosciuti ad ASPI nel 2008 a fronte della nuova convenzione con ANAS. - 5.4. Gli introiti da concessioni e sub-concessioni. - 5.5. Attività di controllo di ANAS Spa sulle concessionarie. - 5.6. Il Sistema Informativo Autostrade (SIA). - 5.7. Procedure d'infrazione dell'ordinamento comunitario in materia concessoria. - 5.8. Stato delle principali opere in regime di concessione: a) Autostrada Asti-Cuneo; b) Sistema autostradale lombardo; c) Autostrada del Brennero; d) Variante di Valico; e) Strada dei Parchi. – Capitolo 6. La gestione del contenzioso. - 6.1. Oneri per il contenzioso. - 6.2. Vertenze pendenti. - 6.3. Contenzioso relativo a gare, contratti, lavori ed espropri. - 6.4. Contenzioso relativo al rapporto di lavoro. - 6.5. Contenzioso relativo alla responsabilità civile. - 6.6. Contenzioso relativo al patrimonio. - 6.7. Ar-

bitrati. - 6.8. Iniziative per la riduzione del contenzioso. La riorganizzazione del settore legale. – Capitolo 7. Le partecipazioni. - 7.1. In generale. - 7.2. Le società controllate. - 7.2.1. *Stretto di Messina s.p.a.* - 7.2.2. *Quadrilatero Marche-Umbria s.p.a.* - 7.3. Le Società collegate ed altre imprese partecipate. - 7.3.1. *Autostrada Asti-Cuneo s.p.a.* - 7.3.2. *Società italiana per il Traforo del Monte Bianco p.a.* - 7.3.3. *Società Italiana per il Traforo del Frejus (SITAF) p.a.* - 7.3.4. *Concessioni autostrade Lombarde s.p.a. (CAL)*. - 7.3.5. *Autostrada del Molise s.p.a.* - 7.3.6. *Autostrade del Lazio s.p.a.* - 7.3.7. *Concessioni Autostradali Veneto s.p.a.* - 7.3.8. *Concessioni Autostradali Piemontesi*. - 7.4. Consorzi. - 7.4.1. *Il Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq (CIITI)*. - 7.4.2. *Il Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE)*. - 7.4.3. *L'Italian Distribution Council (IDC)*. - 7.4.4. *Il Consorzio ELIS per la formazione professionale superiore (CONSEL)*. - 7.5. Quadro generale delle partecipazioni. – Capitolo 8. I risultati contabili della gestione. - 8.1. Il bilancio 2008. - 8.1.1. *Lo stato patrimoniale*. - 8.1.2. *Il conto economico*. - 8.1.3. *Il costo delle consulenze*. - 8.1.4. *Il costo del contenzioso*. Rinvio. - 8.2. La gestione finanziaria. - 8.2.1. *La gestione finanziaria di cassa*. - 8.2.2. *La gestione di tesoreria*. - 8.2.3. *La gestione dei mutui*. - 8.2.3.1. *Mutui per opere in gestione diretta*. - 8.2.3.2. *Mutui per le concessionarie*. - 8.2.4. *Il livello di autonomia finanzia di ANAS Spa*. - 8.2.5. *La gestione dell'ex Fondo centrale di garanzia*. - 8.3. Considerazioni sul bilancio 2008. - 8.4. Il bilancio consolidato 2008. - 8.4.1. *Lo stato patrimoniale consolidato*. - 8.4.2. *Il conto economico consolidato*. – 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 2008.

In precedenza la Corte aveva riferito sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2007 con relazione deliberata dalla Sezione di Controllo sugli Enti con determinazione n. 105 del 13 gennaio 2009, pubblicata in Atti Parlamentari, doc. n. XV, vol. 70, legislatura XVI.

1. Il quadro normativo e programmatico

1.1. La pianificazione strategica nel settore delle infra-strutture stradali ed autostradali: il Piano generale dei trasporti e della logistica e il Piano decennale della viabilità

Documento programmatico di base dell'intervento pubblico in materia di infrastrutture stradali è il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL)¹, sede delle strategie politiche di sviluppo, di obiettivi di medio-lungo termine, di vincoli e di modalità operative del settore.

Nell'ambito di tale generale strumento programmatorio sono emanati, per quanto afferisce alle finalità istituzionali di ANAS Spa, il Piano decennale della viabilità², il Contratto di programma, il Piano industriale ed Piano degli investimenti, sui quali si riferisce, per quanto attiene alla gestione 2008, nei successivi paragrafi 8.1.1. e 8.1.2.

Nell'ambito del PGTL, il disposto di cui all'art. 4 della convenzione di affidamento in concessione ad ANAS Spa della costruzione e gestione del sistema viario ed autostradale dello Stato - approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti del 19 dicembre 2002 - impone alla stessa ANAS la predisposizione di *piani pluriennali di viabilità* di durata decennale, i quali individuano gli obiettivi strategici per la gestione, il miglioramento, la manutenzione e l'incremento della rete viaria nazionale.

La materia è stata successivamente disciplinata da vari provvedimenti legislativi³, finché, nel più recente periodo, il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) in data 22 marzo 2006 ha approvato il "Piano della logistica", con il quale le priorità del sistema nazionale dei trasporti sono state ridefinite ed incentrate su infrastrutture, sicurezza, intermodalità, regole e mercato.

¹ Previsto con legge 15 giugno 1984 n. 245 quale Piano generale dei trasporti, il PGTL 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". Il primo PGT venne approvato con dpcm del 10.4.1986, il più recente, "ribattezzato" Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), è stato approvato con dPR del 14.3.2001. Nell'ambito del PGTL opera il Sistema nazionale integrato delle infrastrutture del trasporto (SNIT).

² Il Piano della viabilità vigente è quello relativo al decennio 2003-2012, approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti *pro tempore* con una direttiva del 1° agosto 2003.

³ Si tratta della legge 21 dicembre 2001 n. 443 (c.d. Legge Obiettivo), della legge 30 gennaio 2004 n. 311 (istitutiva di un Fondo per finanziamenti agevolati presso la Cdp), del d.l. 14 marzo 2005 n. 35, conv. nella legge n. 80/2005 e dei dd.lgs. 21 novembre 2005 n. 284 e 286 in materia di autotrasporto.

Sul solco del PGTL, il Ministro dei trasporti in data 8 novembre 2007 ha presentato le *"linee-guida per un Piano generale della mobilità"*, le quali pongono al centro dell'azione governativa l'integrazione delle reti di mobilità nazionale sia tra loro - con la creazione di cerniere di scambio tra ferrovia, strada, linee aeree e vie del mare nell'ambito di un concetto di co-modalità - sia con la rete europea.

Come riferito nella precedente relazione, l'anno 2007 era stato caratterizzato da scelte mirate, sostanzialmente svincolate da previsioni di piano, essendo stati privilegiati investimenti sia in gestione diretta di ANAS (quali il completamento dell'A3 Salerno-Reggio Calabria e della SS106 Jonica), sia - come è meglio precisato nel successivo paragrafo 1.3. - sulla base di protocolli d'intesa con gli enti territoriali regionali interessati, mentre sono state espunte, per converso, opere già incluse tra le priorità della legge 21 dicembre 2001 n. 433 recante il Piano decennale delle infrastrutture strategiche (c.d. Legge Obiettivo) e come tali avviate a livello di progettazione, com'è il caso della realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, i cui fondi, in precedenza stanziati, sono stati destinati ad interventi sul sistema viario dei due versanti costieri calabrese e siciliano.

Un netto cambiamento nelle linee strategiche del settore è intervenuto nel 2008 con una manovra finanziaria che sostanzialmente ha riguardato l'anno 2009 ed alla quale viene fatto cenno nel successivo § 1.7

A fronte di tale quadro di interventi, caratterizzati dall'assenza della loro riconduzione ad una linea strategica intersettoriale, permane l'esigenza di restituire al PGTL la sua originaria funzione di strumento di lungo periodo ricettivo di una visione unitaria delle linee di sviluppo dei diversi settori infrastrutturali del pubblico trasporto (sistemi viario ed autostradale, ferroviario, portuale ed aeroportuale) e mirante ad una loro crescita bilanciata e sinergica, coerente con il quadro generale della finanza pubblica e con le linee di sviluppo dei grandi collegamenti continentali.

1.2. Stato di avanzamento del Piano decennale delle infrastrutture strategiche (c.d. Legge Obiettivo)

La legge 21 dicembre 2001 n. 443, meglio nota come Legge Obiettivo, è stata pensata ed approvata per rispondere ad una logica di efficientamento dei trasporti e della logistica in funzione dello sviluppo economico del Paese attraverso la realizzazione di grandi opere infrastrutturali nell'arco di un

decennio.

Il 1° Programma, deliberato dal CIPE in data 21.12.2001⁴, prevedeva stanziamenti per complessivi 125,8 miliardi di euro, pari a circa 12,6 miliardi di euro l'anno, coperti per 43,2 miliardi di euro con risorse disponibili e da coprire per 82,6 miliardi di euro con risorse da raccogliere o attraverso nuovi stanziamenti pubblici o attraverso l'intervento di "partner" privati.

Tra i progetti finanziati con la Legge Obiettivo si segnalano per importanza, per quanto riguarda il potenziamento del sistema viario ed autostradale nazionale, i seguenti:

- a) **il Passante di Mestre**, opera rientrante nel Piano generale di interventi per la salvaguardia di Venezia e della laguna veneta del costo complessivo di 986,4 mln/euro più IVA, risultante dall'atto aggiuntivo all'intesa generale quadro del 24 ottobre 2003, sottoscritto in data 17 dicembre 2007 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e dalla Regione Veneto. Il nuovo quadro economico, comprendente il disciplinare di concessione, è stato approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e del Ministro dell'economia e delle finanze n. 3637 dell'11 aprile 2008;
- b) **l'Asse autostradale Catania-Siracusa**, opera del costo complessivo di 695,8 mln/euro.
Alla data del 30 aprile 2009 i lavori, iniziati nel 2005, si attestavano a circa l'80% dell'importo contrattuale;
- c) **il Sistema viario Quadrilatero Umbria-Marche**, opera di cui si dirà più diffusamente più avanti (cap. 7);
- d) **la terza corsia del Grande Raccordo Autostradale di Roma**, il cui progetto, redatto nel 2002 ed ottenute le necessarie autorizzazioni, è stato approvato dal CIPE per un importo di 613 mln/euro. I lavori, iniziati nella prima metà del 2003, sono in stato assai avanzato e prossimi alla conclusione;
- e) **il Ponte sullo Stretto di Messina**, opera parte del corridoio europeo di trasporto intermodale Berlino-Palermo, della quale pure si dirà più

⁴ Il 1° Programma prevedeva il Sistema dei valichi, i Corridoi longitudinali plurimodali (padano; Tirreno-Brennero; tirrenico-Nord Europa; adriatico; dorsale centrale), il Sistema Mo.se, il Ponte sullo Stretto di Messina, i Corridoi trasversali della dorsale appenninica, la Piastra logistica euromediterranea della Sardegna, gli Hub portuali, interportuali e allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali, i Sistemi urbani, i Sistemi idrici, concernenti interventi per l'emergenza nel Mezzogiorno continentale ed insulare, il Piano degli schemi irrigui, il Piano degli interventi idro-geologici prioritari, il Piano degli interventi nel comparto energetico, il Piano degli interventi nel comparto delle telecomunicazioni e il Sistema informativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mirato all'attuazione del Programma.

diffusamente più avanti (cap. 7).

Globalmente considerate, al 31 dicembre 2008 le opere istruite dalla Struttura tecnica di missione di ANAS e sottoposte al CIPE, comportanti un costo complessivo di 115,5 mld/euro, risultavano finanziate per 60,3 mld/euro, con il conseguente fabbisogno residuale di finanziamento di 55,2 mld/euro⁵.

1.3. Il piano degli investimenti 2007-2011 e il piano industriale 2005-2008

ANAS Spa e Ministero delle Infrastrutture (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) hanno sottoscritto in data 20 luglio 2007, in una con il Contratto di programma 2007, il Piano degli investimenti 2007-2011⁶ e l'elenco delle prestazioni di servizi e corrispettivi che la concessionaria s'impegna ad effettuare nell'arco del medesimo quinquennio.

Il Piano da un lato ha definito il programma delle opere da realizzare e degli investimenti da effettuare nel 2007 con proiezione programmatica fino al 2011, oltre che dei servizi di gestione della rete in concessione da espletare nel 2007, e dall'altro ha recato la nuova disciplina convenzionale, immediatamente applicabile ai rapporti tra ANAS e l'Autorità concedente, nelle more della stipula della "convenzione unica" di cui all'art. 1, comma 1018, della Legge n. 296/2006 (Legge Finanziaria 2007).

ANAS Spa e Ministero delle Infrastrutture (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) hanno sottoscritto in data 20 luglio 2007, contestualmente al Contratto di programma 2007, il Piano degli investimenti 2007-2011⁷ e l'elenco delle prestazioni di servizi e corrispettivi che la concessionaria s'impegna ad effettuare nell'arco del quinquennio.

Il Piano da un lato ha definito il programma delle opere da realizzare e degli investimenti da effettuare nel 2007 con proiezione programmatica fino al 2011, oltre che dei servizi di gestione della rete in concessione da espletare nel 2007, e dall'altro ha recato la nuova disciplina convenzionale, immediatamente applicabile ai rapporti tra ANAS e l'Autorità concedente, nelle more della stipula della "convenzione unica" di cui all'art. 1, comma 1018, della Legge n. 296/2006 (Legge Finanziaria 2007).

⁵ Sullo stato di attuazione e sulle criticità della Legge Obiettivo cfr. la delibera n. 7/2009/G del 3 aprile 2009 della Corte dei Conti, Sez. centrale di controllo sulla gestione delle amm.ni dello Stato.

⁶ Approvato – previa deliberazione del CIPE n. 52 del 20 luglio 2007 - con d.i. n. 3191/ru del 21 novembre 2007, registrato dalla Corte dei conti in data 17 dicembre 2007.

⁷ Approvato – previa deliberazione del CIPE n. 52 del 20 luglio 2007 - con d.i. n. 3191/ru del 21 novembre 2007, registrato dalla Corte dei conti in data 17 dicembre 2007.

Per quanto specificamente riguarda gli investimenti da realizzare nel 2008, il Piano:

- individua trasferimenti, in forma di contributi in conto impianti, per un importo complessivo di 309,7 milioni di euro, di cui 51,2 disponibili da subito e 258,5 corrispondenti al fabbisogno di ANAS;
- prevede un'area di inservibilità comprensiva di una serie di opere che potranno essere trasferite nell'Elenco delle opere appaltabili, in sostituzione di altre ritenute non più prioritarie o tecnicamente non realizzabili nel periodo, previa autorizzazione del Ministero;
- impone ad ANAS l'obbligo di prestazione dei servizi descritti nell'apposito allegato, nei limiti delle disponibilità di bilancio e tenuto conto delle entrate che saranno da essa acquisite conseguite ex art. 1, comma 1021, della legge finanziaria 2007, stimate per l'anno 2008 in 270 milioni di euro;
- fissa nell'importo di 396,6 milioni di euro gli stanziamenti del bilancio dello Stato per l'anno 2008, di cui 318,9 milioni disponibili, 51,45 milioni accantonati e resi disponibili ai sensi del comma 507 della legge finanziaria 207 e 26,18 milioni subordinati alle procedure di cui ai commi 758 e 759 dell'art. 1 di quest'ultima legge;
- fissa l'importo degli interventi relativi alla Legge Obiettivo relativi all'anno 2008, al netto dell'IVA ed incluse le spese generali, in 12,2 miliardi di euro, dei quali 5,3 cofinanziati e 6,9 corrispondenti al fabbisogno di ANAS.

Nell'ambito del piano degli investimenti ANAS ha approvato il piano industriale per il periodo 2005-2008, il quale prevede, in relazione alle varie voci di entrata, gli introiti riportati nelle seguenti tabelle.

**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
Royalties su autostrade in gestione diretta	15,0	10,0	12,0	14,0
Royalties 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	456,0	393,0	382,0	414,0

**Altri ricavi previsti nel Piano 2005-2008
(aggiornato al 30 giugno 2006)**

(importo in milioni)

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
Totale	12,0	32,0	55,0	81,0

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

E' invece tuttora in via di esame a livello governativo il Piano economico-finanziario 2007-2012, sottoscritto in data 26 giugno 2007, il quale indica le linee di sviluppo di ANAS con separazione delle attività di vigilanza e controllo da quelle di sviluppo e di gestione della rete viaria.

1.4. La Legge Finanziaria 2008

La Legge 24 dicembre 2007 n. 244 (Legge Finanziaria 2008) ha confermato, per il 2008, lo stanziamento per contributi in conto impianti previsto nella precedente L.F. 2007, destinando all'attivazione degli investimenti l'importo di 1.560 mln/euro, di cui 60 mln/euro da destinare al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui contratti dall'Anas nel Contratto di Programma 2005-2005.

Di tale importo, tuttavia, ai sensi dell'art. 1, comma 758, della L.F. 2007 al 31 dicembre 2008 rimangono ancora non disponibili 450 mln/euro in quanto ancora subordinati all'ammontare delle risorse accertate sul Fondo per l'erogazione del TFR ai lavoratori dipendenti del settore privato.

Con D.P.C.M. dell'11 settembre 2008 si è invece reso disponibile il 7,98% dello stanziamento della Legge Finanziaria 2007 (in precedenza disponibile nei limiti dell'80%)⁸.

A ciò è da aggiungere che gli importi previsti per investimenti dalla precedente

⁸ Gli importi previsti per investimenti dall'art. 1, comma 2026, della legge finanziaria 2007 relativamente, oltre che al 2007, agli anni 2008 e 2009 sono stati pari, per ciascun anno, a 1.560 mln/euro (di cui 60 mln/euro da destinare al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui contratti dall'Anas con il Contratto di Programma 2003-2005).

Tuttavia, ai sensi del comma 758 la disponibilità totale dello stanziamento per l'anno 2007 e per gli anni successivi è stata inizialmente subordinata all'ammontare delle risorse accertate sul Fondo per l'erogazione ai lavoratori dipendenti del settore privato del TFR istituito dall'art. 1, comma 755, della medesima Legge Finanziaria. Come stabilito dall'art. 1, comma 759, le risorse di tale Fondo sono oggetto di rilevazione trimestrale e pertanto ad inizio anno 2007 si riteneva che solo a partire dal 30 settembre 2007 (prima data di accertamento delle risorse del Fondo) sarebbero state quantificate le effettive disponibilità da destinare all'Anas per l'attivazione di nuovi investimenti.

Successivamente, in data 2 luglio 2007 con D.L. n. 81, convertito in Legge 127 del 3 agosto 2007) all'art. 13, comma 1, è stata autorizzata un'anticipazione pari al 30% dello stanziamento 2007 e con D.L. del 1 ottobre 2007, n. 159 (convertito in Legge n. 122 del 29 novembre 2007), art. 3, comma 1, lettera a) è stato consentito l'utilizzo fino all'80% dello stanziamento 2007 e fino al 70% dello stanziamento degli anni 2008 e 2009.

legge finanziaria 2007 (art. 1, comma 2026) relativamente, oltre che al 2007, agli anni 2008 e 2009 sono stati pari, per ciascun anno, a 1.560 mln/euro (di cui 60 mln/euro da destinare al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui contratti dall'Anas con il Contratto di Programma 2003-2005).

Tuttavia, ai sensi del comma 758 la disponibilità totale dello stanziamento per gli anni 2007 e successivi è stata inizialmente subordinata all'ammontare delle risorse accertate sul Fondo per l'erogazione ai lavoratori dipendenti del settore privato del TFR istituito dall'art. 1, comma 755, della medesima Legge Finanziaria.

Come stabilito dall'art. 1, comma 759, le risorse di tale Fondo sono oggetto di rilevazione trimestrale⁹.

1.5. La direttiva ministeriale per l'anno 2008

Con nota n. 1461 del 7 febbraio 2008 il Ministro delle Infrastrutture *pro tempore* ha emanato una direttiva contenente i seguenti obiettivi strategici per il 2008 con specifico riguardo ad ANAS Spa:

- a) vigilanza sull'attuazione del Contratto di programma 2007;
- b) vigilanza su ANAS quale soggetto concedente e gestore della rete autostradale;
- c) aggiornamento del Contratto di programma 2007, concretizzatosi nel Contratto di programma 2008.

1.6. Il Contratto di programma 2008

Nelle more dell'approvazione del Piano economico-finanziario 2007-2012, di cui si è detto, nonché della sottoscrizione della Convenzione unica da parte delle società concessionarie, in data 27 marzo 2008 il Ministero delle Infrastrutture ed ANAS hanno sottoscritto, con il parere favorevole del CIPE, il Contratto di programma per l'anno 2008, nel quale sono definite le modalità d'impiego delle risorse messe a disposizione della Società per gli interventi di esercizio, manutenzione e sviluppo della rete stradale ed autostradale gestita in concessione.

⁹ All'inizio del 2007 si riteneva che solo a partire dal 30 settembre 2007 (prima data di accertamento delle risorse del Fondo) sarebbero state quantificate le effettive disponibilità da destinare ad ANAS per l'attivazione di nuovi investimenti. Successivamente, in data 2 luglio 2007 con D.L. n. 81, convertito in Legge 127 del 3 agosto 2007 all'art. 13, comma 1, è stata autorizzata un'anticipazione pari al 30% dello stanziamento 2007 e con D.L. del 1 ottobre 2007, n. 159 (convertito in Legge n. 122 del 29 novembre 2007), art. 3, comma 1, lettera a) è stato consentito l'utilizzo fino all'80% dello stanziamento 2007 e fino al 70% dello stanziamento degli anni 2008 e 2009.