

ANAS Spa

ESERCIZIO 2008

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

RELAZIONE SULLA GESTIONE

CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE – PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE 2008

Il bilancio 2008 del gruppo Anas si è chiuso con un utile di €/migliaia 5.355. La variazione di €/migliaia 129.351 rispetto alla perdita dell'esercizio precedente (€/migliaia 123.996) è dovuta principalmente al positivo risultato conseguito dalla capogruppo.

Il bilancio dell'esercizio 2008 della capogruppo si è chiuso con un utile €/migliaia di 3.530. La variazione di €/migliaia 131.401 rispetto alla perdita dell'esercizio precedente (€/migliaia 127.872) è riconducibile in via principale:

- all'aumento dei ricavi spettanti ad Anas ex legge 296/2006:
 - il sovrapprezzo sulle tariffe di pedaggio autostradali (comma 1021) si incrementa di €/milioni 53,9 (più 24,6%);
 - il canone annuo a carico dei concessionari autostradali (comma 1020) si incrementa di €/milioni 62,3 (più 423,8%) soprattutto per effetto della quota non ricorrente rilevata a seguito della modifica legislativa apportata al comma 1020 nel corso del 2008;
- alla generale ottimizzazione dei costi.

La variazione complessiva è mitigata dalla riduzione del corrispettivo di servizio che passa da €/milioni 325 a €/milioni 278 (meno 14,6%). Tale importo peraltro, ricomprende anche €/milioni 12,3 di corrispettivo di servizio 2007 riconosciuto formalmente solo nel corso del 2008.

Il risultato dell'esercizio 2008 appare ancora più rilevante se si considera che dalla sua trasformazione in S.p.A., avvenuta a fine 2002, Anas non ha mai raggiunto il pareggio di bilancio, accumulando perdite complessive per €/milioni 1.921 (di cui €/milioni 427 ripianati dall'azionista nel 2007).

L'approvazione del bilancio 2008 coincide con il completamento di un triennio di attività e rappresenta, pertanto, l'occasione per prospettare un quadro di sintesi del complesso delle misure che il Consiglio di Amministrazione – accogliendo le raccomandazioni espresse dall'Azionista nell'assemblea del 20 luglio 2006 – ha adottato per ridefinire il sistema di regole di Anas, nell'ottica di assicurare la massima efficienza della gestione aziendale nonché di superare particolari problematiche che risultavano in essere all'inizio del mandato.

I principali profili critici che caratterizzavano la situazione della Società a quell'epoca riguardavano, da un lato, lo stato di crisi finanziaria e conseguentemente, il rallentamento delle attività, avuto riguardo sia alle nuove costruzioni che alla manutenzione ordinaria e straordinaria e, dall'altro, le attività di carattere amministrativo e lo stesso assetto di *governance*.

A fronte di tale situazione, l'impegno del nuovo vertice si è da subito concretizzato nell'assunzione di un articolato corpo di iniziative che hanno effettivamente innovato in profondità

la struttura e le modalità di azione di Anas con riguardo alle principali aree operative aziendali: l'assetto di *governance*, l'organizzazione e la gestione del personale, la progettazione e la direzione dei lavori, il nuovo modello di esercizio, la ricerca e l'innovazione, la sicurezza del lavoro, la certificazione di qualità di tutte le attività dell'area tecnica, la funzione di stazione appaltante, l'attività legale, l'organizzazione del Gruppo Anas e le iniziative con le Regioni e con gli investitori privati, il sistema contabile, i sistemi informativi, i presidi di controllo e l'attività di vigilanza sui concessionari autostradali.

Il complesso di tali misure – che ad oggi risultano ampiamente attuate – ha messo Anas in condizioni di perseguire in modo più idoneo la propria non facile *mission* di progettare, realizzare, gestire e mantenere la rete stradale e autostradale di interesse nazionale, partecipando così alla modernizzazione del Paese e allo sviluppo dell'economia nazionale.

Il riequilibrio del conto economico di Anas, rispetto alle pesanti perdite del 2005 (€/milioni 497), il contenimento dei costi generali e delle consulenze, l'affermazione della Società come prima stazione appaltante in Italia nel 2007 e nel 2008 e l'accelerazione negli investimenti testimoniano una rinnovata e migliorata efficienza.

Tale risultato, indubbiamente positivo, non è ancora sufficiente a rassicurare sul risanamento economico strutturale e durevole di Anas.

Da un lato, infatti, il 2008 ha potuto beneficiare, come già evidenziato, di componenti positive di reddito di natura non ricorrente e, dall'altro lato, la progressiva riduzione del corrispettivo di servizio riconosciuto dallo Stato all'Anas per le sue attività istituzionali di gestore della rete nazionale delle strade e delle autostrade senza pedaggio - che passa da €/milioni 325 a €/milioni 266 (al netto dei €/milioni 12,3 di corrispettivo di servizio 2007 riconosciuto formalmente solo nel corso del 2008) - nonché l'incertezza della relativa entità fissata di anno in anno sulla base delle disponibilità del bilancio dello Stato, confermano la non ancora risolta questione di fondo della autonomia finanziaria dell'Anas.

Infatti, il principale obiettivo da perseguire per completare un'effettiva trasformazione in società rimane il raggiungimento dell'autonomia finanziaria. In altri termini, Anas deve poter fronteggiare i propri costi di funzionamento con i ricavi delle prestazioni che fornisce, privilegiando nella misura massima possibile quelli rispondenti alla logica di mercato.

Il rispetto dei tempi e dei costi di realizzazione delle nuove opere richiede di poter fare affidamento su procedure e risorse certe. E tale esigenza è tanto più sentita se si considera che Anas, più di qualsiasi altra società, necessita, per il tipo di attività che svolge, di un'efficace attività di programmazione nel medio-lungo periodo; in caso contrario sarebbe, infatti, costretta a procedere "a vista", con il conseguente rischio che le risorse finanziarie a sua disposizione, già di per sé limitate, non vengano utilizzate al meglio.

L'equilibrio tra le fonti finanziarie disponibili e gli impegni assunti per la realizzazione delle infrastrutture costituisce un punto fondamentale della gestione di Anas. La continua verifica e la prudente e rigorosa gestione dei flussi finanziari hanno consentito, come più avanti illustrato in dettaglio, di assicurare nel triennio un margine positivo, ancorché esiguo.

Tuttavia, gli esiti del contenzioso - riguardante principalmente opere appaltate in passato – e la crescita dei costi da sostenere condizionano il futuro equilibrio finanziario di Anas e richiedono la definizione di appositi provvedimenti.

Per fronteggiare il contenzioso - storica criticità per tutto il sistema dei lavori pubblici e, quindi, anche per ANAS - il vertice aziendale, fin dal suo insediamento nel luglio 2006, ha esperito un notevole sforzo, da un lato, individuando le cause di tale fenomeno ed intervenendo sulle stesse, e dall'altro, migliorandone la gestione, per il tramite di un corpo di misure dettagliate nel corpo della presente relazione.

Occorre, tuttavia, tenere presente come la reale commisurazione della portata del contenzioso non sia agevole, essendo il riferimento abituale all'ammontare del *petitum* il più delle volte fuorviante. Ciò in quanto, nell'ambito del settore dei lavori pubblici, è abitudine delle controparti esporre pretese assolutamente multiple rispetto all'eventuale effettiva consistenza delle loro ragioni. Inoltre, preme evidenziare che nel caso di Anas il numero delle cause attualmente pendenti non costituisce un dato, di per sé solo, particolarmente significativo, in quanto quasi la metà delle stesse riguardano giudizi di responsabilità civile da incidenti stradali.

In secondo luogo, non può non considerarsi la fondamentale distinzione che intercorre tra il contenzioso la cui eventuale risultanza negativa viene capitalizzata a fronte di prestazioni effettivamente eseguite e che, quindi, determina un aumento di valore dell'investimento, ed il contenzioso il cui eventuale esito negativo, invece, impatta immediatamente e direttamente sul conto economico. Entrambe le tipologie producono, ovviamente, effetti finanziari, dovendo tradursi in esborsi di denaro, ma solamente la seconda costituisce una perdita ad ogni effetto.

Anas è oggi fortemente impegnata nel dare attuazione nei tempi più brevi al piano ordinario e straordinario di investimenti deciso dal Governo, con la sua ritrovata efficienza e l'esperienza maturata in ottanta anni di attività, la struttura tecnica di progettazione e di direzione lavori di altissimo livello, la capacità di investimenti di almeno 4 miliardi di euro all'anno e la banca progetti ricca di interventi immediatamente appaltabili.

L'obiettivo di Anas, la sua *mission* aziendale, è quella di affermarsi sempre di più come punto di eccellenza e di riferimento nella realizzazione delle opere pubbliche, per la qualità della progettazione, per le soluzioni adottate - che, in un'ottica di continuo miglioramento, debbono sempre privilegiare l'adozione delle migliori tecnologie - per le modalità di realizzazione delle opere secondo procedure trasparenti, per l'impegno nella difesa della legalità e della sicurezza del lavoro, perseguendo standard di efficienza che consentano il rispetto dei tempi e del costo delle opere.

La Società può, pertanto, rappresentare un punto di forza, un patrimonio al servizio del Paese da difendere e potenziare.

Tanto premesso, i principali risultati conseguiti nel corso dell'esercizio sono riassumibili come segue.

Contratto di Programma 2008

Nelle more dell'approvazione del nuovo Piano Economico Finanziario, nonché della concomitante sottoscrizione della Convenzione Unica, Il Ministero delle Infrastrutture ed Anas hanno sottoscritto, in data 27 marzo 2008, con il parere favorevole espresso dal CIPE, il contratto di programma per l'anno 2008 per definire le modalità di impiego delle risorse messe a disposizione della Società per gli interventi di sviluppo, di manutenzione ed esercizio della rete stradale e autostradale in concessione per l'anno 2008.

In particolare il contratto attribuisce ad Anas 1.560 €/milioni a titolo di contributo in conto impianti e €/milioni 330,5 (Iva esclusa) a titolo di corrispettivo di servizio. Il contributo in conto impianti è comprensivo di 60 €/milioni destinati al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui contratti da Anas per effetto del contratto di programma 2003- 2005. Delle rimanenti risorse, pari a €/milioni 1.500, €/milioni 1.050 sono immediatamente disponibili per investimenti, i restanti €/milioni 450 sono subordinati all'accertamento dell'effettiva disponibilità dei fondi di cui all'art. 1, commi 758 e 759, della Finanziaria 2007 (Fondo per l'erogazione del TFR).

L'importo del corrispettivo di servizio 2008, tenuto conto delle maggiori entrate acquisite dalla Società ai sensi dell'art. 1, comma 1021, della Finanziaria stessa, è stato determinato in €/milioni 330,5 (Iva esclusa), in applicazione dell'art 1, comma 507 della Finanziaria 2007, sono stati accantonati €/milioni 42,9 resi definitivamente indisponibili con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 15 settembre 2008 (n. 41484). Di conseguenza l'ammontare del corrispettivo 2008 assegnato risulta pari a €/milioni 287,6 (Iva esclusa) di cui solo €/milioni 265,8 (Iva esclusa) sono disponibili in quanto 21,8 €/milioni risultano subordinati alle su menzionate procedure di accertamento di cui all'art. 1 commi 758 e 759 della Finanziaria 2007.

Il contratto di programma 2008 è stato successivamente approvato con DM 3406 del 2 aprile 2008 registrato alla Corte dei conti in data 5 giugno 2008.

Attività di Anas come stazione appaltante e come gestore della rete

Nel corso del 2008 sono stati raggiunti i seguenti risultati:

- sono state bandite gare per tre miliardi, confermando il ruolo di Anas come prima stazione appaltante del Paese per importi messi a gara;
- sono stati approvati 67 progetti (preliminari, definitivi ed esecutivi) per un importo complessivo di €/milioni 10.281,93;
- sono stati avviati 34 nuove costruzioni per un importo complessivo di €/milioni 2.169,23 e sono state ultimate 23 nuove costruzioni per un importo complessivo di €/milioni 1.074,97;
- sono stati avviati 257 interventi di manutenzione straordinaria per un importo di €/milioni 176 e sono stati ultimati 248 interventi di manutenzione straordinaria per un importo complessivo di €/milioni 186;
- sono stati affidate manutenzioni ordinarie per un importo complessivo di €/milioni 193.

Qualità

Nel corso del 2008, l'intera Condirezione Tecnica ha ottenuto la certificazione di qualità. Le attività necessarie al raggiungimento di tale obiettivo sono state svolte dal Servizio Qualità a staff della Condirezione Generale Tecnica, responsabile della gestione e del monitoraggio del sistema di qualità e della relativa certificazione per tutte le attività tecniche della Condirezione Generale Tecnica.

Attività sui mercati internazionali

In particolare, tra le iniziative attualmente più rilevanti già finalizzate, si segnala l'aggiudicazione ad Anas a seguito di gara internazionale (in raggruppamento con altre tre società

di ingegneria italiane) della Direzione Lavori di un tratto autostradale di circa 400 chilometri in Algeria. Le relative attività sono state avviate a fine settembre 2008.

L'importo iniziale dell'appalto vinto da Anas, in qualità di capo fila dell'RTI; è di oltre €/milioni 80 al lordo delle imposte e rappresenta una delle più grandi commesse di questo tipo affidate a livello mondiale.

Signori azionisti,

prima di passare alla disamina delle attività e dei fatti amministrativi inerenti l'esercizio 2008, desideriamo ringraziarvi per il costruttivo sostegno prestato alla società; sostegno che è stato essenziale per il concreto conseguimento degli obiettivi raggiunti.

Un sentito ringraziamento rivolgiamo inoltre a tutto il personale per il costante ed elevato profuso impegno e per il senso di responsabilità e la professionalità dimostrata.

PRESUPPOSTI DI REDAZIONE

La presente Relazione sulla gestione è stata predisposta dagli Amministratori quale unico documento a corredo del Bilancio d'esercizio e del Bilancio consolidato al 31.12.2008, secondo le previsioni dell'art. 2428 del codice civile e dell'art. 40 D.Lgs. 127/91. Il suo contenuto è altresì conforme a quanto richiesto 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, e dai Principi Contabili emessi dall'OIC (Organismo Italiano di Contabilità).

PROFILO E STRUTTURA DEL GRUPPO ANAS

Il Gruppo Anas opera nella realizzazione e manutenzione delle infrastrutture viarie di interesse nazionale, che comprendono l'intera rete autostradale e la rete delle Strade Statali rilevanti per la mobilità nazionale. Il gruppo opera, direttamente o tramite società partecipate, quale stazione appaltante per la costruzione e la manutenzione di strade e autostrade in gestione diretta e quale soggetto avente funzioni di vigilanza e controllo relativamente alle autostrade in concessione.

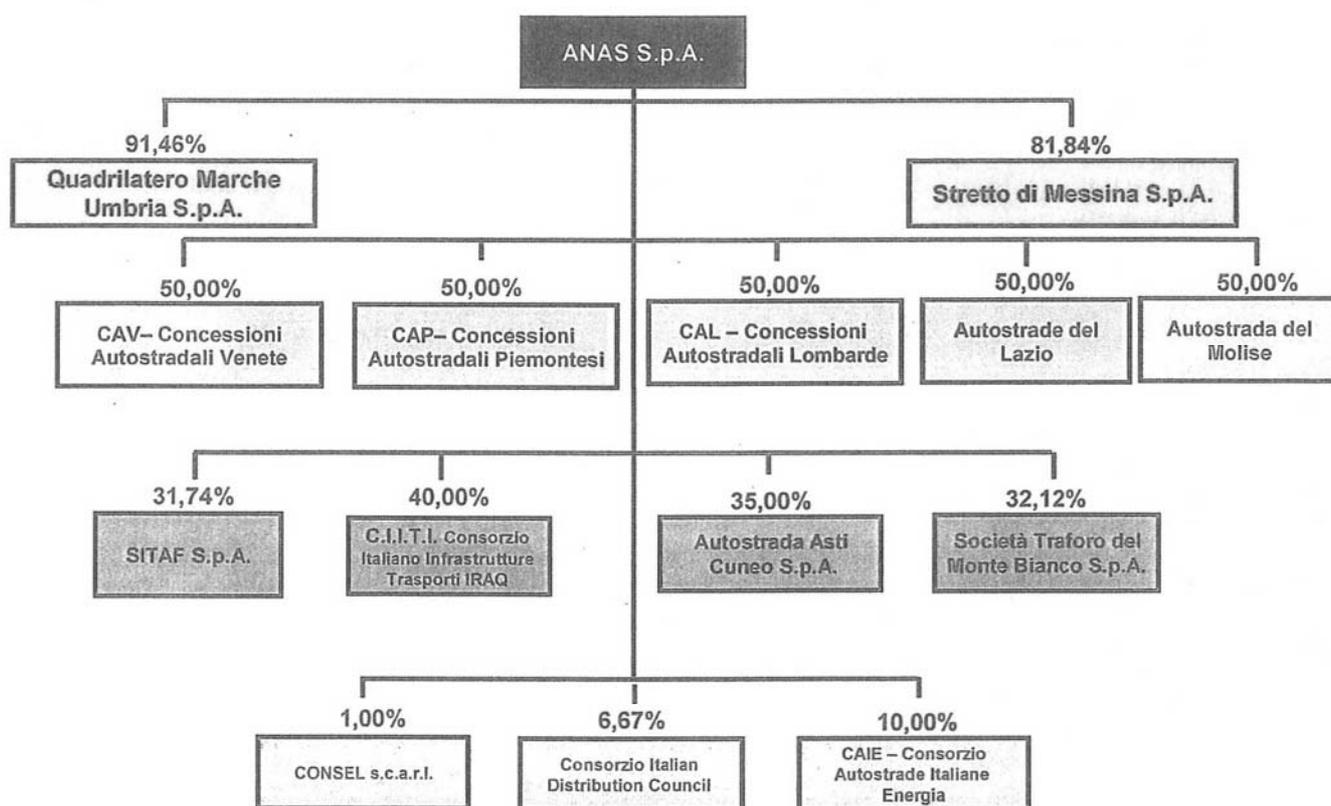
Il gruppo Anas al 31 dicembre 2008 comprende 12 società:

- la capogruppo Anas S.p.A.;
- le due controllate Stretto di Messina S.p.A e Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A., società di progetto per la realizzazione di infrastrutture strategiche;
- una società a controllo congiunto con la Regione Veneto: Concessioni Autostradali Venete, costituita ai sensi dell'art. 2, comma 290 della L. 244/07 per lo svolgimento delle attività di gestione del raccordo autostradale di collegamento tra l'autostrada A4 – tronco Venezia Trieste e delle opere a questo complementari nonché della tratta autostradale Venezia - Padova;
- una società a controllo congiunto con la Regione Lombardia: Concessioni Autostradali Lombarde, costituita ai sensi dell'art 1, comma 979, L. 296/07 cui sono attribuite le funzioni di concedente ed aggiudicatore per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda;
- tre società a controllo congiunto con le Regioni: Lazio, Molise e Piemonte, costituite ai sensi dell'art. 2, comma 289 della L. 244/07 per l'acquisizione della funzione di concedente per la realizzazione e la gestione di infrastrutture autostradali;

- quattro società collegate: le società di gestione dei trafori del Monte Bianco e del Frejus, la concessionaria per la realizzazione dell'autostrada Asti-Cuneo e il Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'IRAQ.

Anas S.p.A. ha inoltre partecipazioni minori in ulteriori tre società.

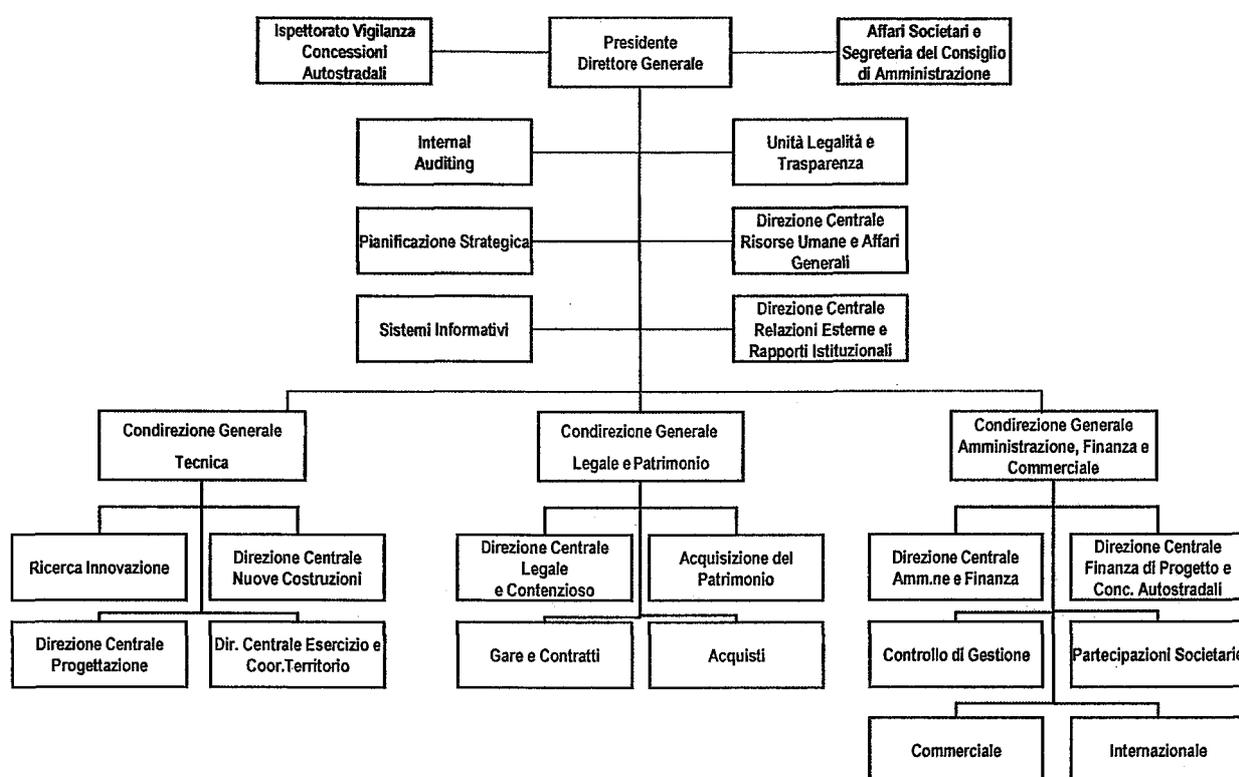
Rispetto all'esercizio precedente, la principale variazione riguarda la costituzione di quattro società miste Anas regioni (Concessioni Autostradali Venete, Concessioni Autostradali Piemontesi, Autostrade del Lazio e Autostrada del Molise).



Autostradali (IVCA), che opera in regime di autonomia gestionale e separazione organizzativa, amministrativa, finanziaria e contabile (ai sensi dell'art. 1, comma 1023 L. 296/2006).

La struttura organizzativa di Anas S.p.A. è composta dalla Direzione Generale e da un'articolata struttura di unità periferiche che garantiscono una presenza capillare sul territorio nazionale.

La struttura della Direzione Generale si presenta come segue:



Le unità periferiche sono costituite principalmente da Compartimenti e Uffici Speciali di cui viene di seguito illustrata l'articolazione territoriale, con indicazione dei Km di rete in gestione per ciascuna di esse:

Marche Km 454	Valle d'Aosta Km 151	Puglia Km 1.525	Emilia Romagna Km 1.099	Sardegna Km 2.949	Molise Km 561	US Catania Km 1.291	Calabria Km 1.381	Toscana Km 919	Liguria Km 122	Abruzzo Km 993
Lombardia Km 962	Campania Km 1.290	Sicilia Km 2.244	Umbria Km 575	Basilicata Km 1.034	Lazio Km 594	Piemonte Km 710	Friuli Venezia Giulia Km 179	US Cosenza Km 444	US Palermo Km 544	Veneto Km 743

Nel corso del 2008 è proseguita l'attività di costante aggiornamento delle strutture organizzative della Direzione Generale, tenendo conto sia delle esigenze di funzionalità

dell'azienda, per garantire un sempre più efficace presidio dei processi aziendali, sia della sostenibilità dei cambiamenti apportati.

L'attività si è focalizzata sull'implementazione del modello organizzativo di alcune strutture direttamente dipendenti dal Presidente, dal Condirettore Generale Legale e Patrimonio e dal Condirettore Generale Amministrazione, Finanza e Commerciale arrivando a specificare anche per le strutture di secondo e terzo livello, le responsabilità e i contenuti delle relative posizioni.

In particolare, è stata istituita l'Unità Legalità e Trasparenza direttamente in staff al Presidente al fine di verificare la puntuale osservanza dei protocolli di legalità relativi ai lavori attualmente in corso e predisporre le misure che risultino conseguentemente necessarie e/o opportune, considerata, altresì, l'esigenza particolare ed urgente di assicurare un monitoraggio centralizzato dei dati relativi alle attività di prevenzione ed individuazione dei fenomeni di infiltrazione mafiosa e di riciclaggio nell'attività esecutiva delle opere appaltate da Anas.

Inoltre, si segnalano:

- il nuovo modello organizzativo delle Direzione Centrale Legale e Contenzioso, finalizzato a potenziare il ruolo consulenziale legale e rispondere alla crescente richiesta aziendale e all'esigenza di prevenzione del contenzioso;

- il nuovo modello organizzativo dell'Unità Acquisti che ha previsto il passaggio dell'attività di gestione delle gare di appalto per gli acquisti di forniture e servizi effettuati sopra la soglia comunitaria dall'Unità Gare e Contratti all'Unità Acquisti.

È stato infine creato il Modello Organizzativo dell'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali al fine di assicurare il rispetto formale e sostanziale degli obblighi contrattuali assunti dai Concessionari autostradali. Tale modello prevede tre aree a presidio dei relativi segmenti di attività: l'area Attività Ispettive (che svolge le verifiche sul territorio), l'area Vigilanza Concessioni (per l'analisi degli investimenti, il controllo della qualità e l'analisi dei piani tariffari) e l'area gestionale (per le attività di supporto).

ANDAMENTO PATRIMONIALE ED ECONOMICO DELLA CAPOGRUPPO

Sono presentati di seguito i prospetti riclassificati dello stato patrimoniale e del conto economico della capogruppo Anas S.p.A. Lo schema riclassificato di stato patrimoniale distingue gli investimenti nella gestione lavori da quelli relativi alle attività di gestione della rete. Lo schema riclassificato di conto economico distingue i ricavi e i costi relativi alla gestione della rete stradale nazionale gestita da Anas (inclusi gli ammortamenti dei lavori ed i relativi utilizzi dei fondi in gestione) dai componenti economici relativi alle strade della rete di Regioni ed Enti Locali ed alla rete gestita da concessionarie autostradali (utilizzo fondi in gestione e costi).

Dati in €/milioni

Stato Patrimoniale	2008	2007	Variazione	Variazione %
Beni gratuitamente devolvibili	10.849,09	8.735,98	2.113,11	24,2%
Crediti per lavori	11.530,78	10.984,58	546,19	5,0%
Fondi in gestione	-20.988,48	-18.709,68	-2.278,79	12,2%
Capitale investito gestione lavori	1.391,39	1.010,87	380,52	37,6%
Immobilizzazioni immateriali	831,79	864,46	-32,67	-3,8%
Altre immobilizzazioni materiali	119,87	122,49	-2,62	-2,1%
Rimanenze	11,02	13,16	-2,13	-16,2%
Altri crediti	2.604,99	2.055,17	549,82	26,8%
Ratei e Risconti attivi	9,94	9,29	0,66	7,1%
Debiti v/fornitori	-1.113,61	-1.225,08	111,46	-9,1%
Altri debiti commerciali	-535,35	-407,15	-128,20	31,5%
Ratei e risconti passivi	-2,31	-32,68	30,38	-92,9%
Fondi per rischi ed oneri	-562,42	-526,94	-35,48	6,7%
Capitale investito di funzionamento	1.363,94	872,71	491,23	56,3%
Immobilizzazioni finanziarie	539,98	510,88	29,11	5,7%
Cspitale investito totale	3.295,31	2.394,46	900,85	37,6%

Debiti v/banche	1.697,92	1.893,73	-195,82	-10,3%
Altri debiti finanziari	0,00	0,00	0,00	0,0%
Attività finanziarie non immobilizzate	-110,00	-110,00	0,00	0,0%
Disponibilità liquide	-2.484,11	-3.577,24	1.093,14	-30,6%
Posizione Finanziaria Netta	-896,19	-1.793,51	897,32	-50,0%
Capitale sociale	2.269,89	2.269,89	0,00	0,0%
Riserve versamenti i c/aumento capitale	1.543,06	1.543,06	0,00	0,0%
Altre riserve	502,89	502,89	0,00	0,0%
Utile/(Perdita) a nuovo	-127,87	0,00	-127,87	N.C.
Utile/(Perdita) dell'esercizio	3,53	-127,87	131,40	-102,8%
Patrimonio Netto	4.191,50	4.187,97	3,53	0,1%
Fonti nette di finanziamento	3.295,31	2.394,46	900,85	37,6%

La situazione patrimoniale della capogruppo al 31.12.2008 evidenzia investimenti nella produzione di strade e autostrade (beni gratuitamente devolvibili), per €/milioni 10.849,09 con un incremento della produzione rispetto all'esercizio precedente di €/milioni 2.113,11.

I fondi in gestione sono pari ad €/milioni 20.988,48. L'incremento dell'esercizio, relativo alle nuove attribuzioni di fondi, è pari a €/milioni 2.278,79.

In particolare, le principali attribuzioni di fondi dell'esercizio si riferiscono per €/milioni 1.311 ai contributi in conto impianti ex Legge Finanziaria 2008, e per la residua parte a somme rendicontate a fronte dei lavori previsti dal programma QCS 2000/2006, a nuove fonti per delibere CIPE, a convenzioni con Enti Locali e a contributi assegnati per concessionarie autostradali.

I crediti per lavori, pari ad €/milioni 11.530,78 si sono incrementati nell'esercizio di €/milioni 546,19 quale effetto netto tra incassi e nuove attribuzioni di fondi.

Il capitale investito della gestione lavori, rappresentato dall'eccedenza della produzione di beni gratuitamente devolvibili e dei crediti per lavori rispetto ai fondi in gestione, è pari ad €/milioni 1.391,39 e si è incrementato di €/milioni 380,52.

I finanziamenti senza vincolo di restituzione complessivamente attribuiti ad Anas per lavori comprendono, oltre ai fondi in gestione (€/milioni 20.988,48 al 31.12.08), anche i versamenti in conto capitale effettuati dallo Stato negli esercizi precedenti, inclusa la parte imputata al capitale sociale, per complessivi €/milioni 3.563. Tali finanziamenti, per complessivi €/milioni 24.551; trovano contropartita nella produzione di beni gratuitamente devolvibili (per €/milioni 10.849), nei crediti verso lo Stato per lavori (per €/milioni 11.531) e, per la residua parte, nei crediti IVA (di complessivi €/milioni 1.771) e nelle disponibilità liquide.

L'incremento del capitale investito di funzionamento è principalmente spiegato dall'incremento dei crediti IVA, per €/milioni 344 e dalla riduzione dei debiti verso fornitori, per €/milioni 111,46.

La posizione finanziaria netta, costituita dall'indebitamento finanziario al netto delle attività finanziarie non immobilizzate e delle disponibilità liquide, è attiva ed è passata da €/milioni – 1.793,51 a €/milioni – 896,19. La variazione è principalmente spiegata dall'incremento del capitale investito della gestione lavori e del capitale investito di funzionamento, e quindi in ultima analisi dall'assorbimento di liquidità collegato all'avanzamento della produzione lavori. La variazione delle disponibilità liquide è dettagliatamente spiegata nel successivo paragrafo sull'andamento della gestione finanziaria.

Il patrimonio netto è passato da €/milioni 4.187,97 a €/milioni 4.191,50, per effetto dell'utile di €/milioni 3,53.

Come sopra richiamato, il patrimonio netto comprende finanziamenti attribuiti ad Anas per lavori per complessivi €/milioni 3.563 (di cui €/milioni 2.020 imputati al capitale sociale).

Dati in €/milioni

Conto Economico	2008	2007	Variazione	Variazione %
Trasporti eccezionali	9,45	6,92	2,53	36,6%
Pubblicità	11,87	12,09	-0,22	-1,8%
Licenze e Concessioni	24,08	23,50	0,58	2,4%
Canoni e Royalties autostradali	41,93	33,66	8,27	24,6%
Sovrapprezzi tariffari autostradali	273,23	219,29	53,94	24,6%
Canone annuo ex L. 296/2006 comma 1020	77,06	14,71	62,35	423,8%
Corrispettivi da servizi - contratto di programma	278,03	325,38	-47,35	-14,6%
Totale Ricavi attività connesse alla gestione della rete	715,64	635,55	80,09	12,6%
Incrementi di imm.ni Nuove Opere e Manutenzione Straordinaria	113,11	88,99	24,12	27,1%
Altri ricavi e proventi	57,14	59,58	-2,44	-4,1%
Totale Ricavi diversi	170,25	148,57	21,68	14,6%
Totale ricavi	885,88	784,12	101,76	13,0%
Manutenzione Ordinaria Strade Statali e Autostrade	171,65	178,23	-6,58	-3,7%
Costo per il Personale	350,87	330,95	19,92	6,0%
Manutenzione beni (*)	9,55	9,17	0,38	4,1%
Altri servizi ed oneri diversi (*)	80,48	69,16	11,32	16,4%
Consulenze (*)	0,96	2,43	-1,48	-60,7%
Godimento beni di terzi	10,60	5,97	4,63	77,6%
Oneri per liti e risarcimenti	51,09	30,24	20,85	68,9%
Totale costi operativi	675,21	626,15	49,06	7,8%
Margine operativo lordo (EBITDA)	210,68	157,97	52,71	33,4%

Utilizzo fondi in gestione (escluso strade regionali e contributi (**))	256,62	205,23	51,39	25,0%
Ammortamenti e accantonamenti (escluso strade regionali e contributi (**))	-351,55	-321,06	-30,48	9,5%
Totale ammortamenti ed accantonamenti	-94,93	-115,83	20,90	-18,0%
REDDITO OPERATIVO	115,75	42,14	73,61	174,7%
Utilizzo fondi in gestione strade regionali e contributi (***)	150,30	147,59	2,71	1,8%
Accantonamenti strade regionali e contributi (**)	-90,39	-84,26	-6,12	7,3%
Manutenzione su reti Enti Locali	-0,30	-0,07	-0,23	332,5%
Nuove opere su reti Enti Locali	-133,18	-153,71	20,53	-13,4%
Contributi a favore di terzi	-40,23	-79,58	39,35	-49,4%
Saldo gestione EE.LL. e Contributi	-113,80	-170,03	56,23	-33,1%
Saldo gestione finanziaria	41,10	35,75	5,35	15,0%
Saldo componenti straordinari	-34,28	-31,15	-3,13	10,0%
Imposte sul reddito	-5,25	-4,58	-0,67	14,5%
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	3,53	-127,87	131,40	-102,8%

(*) Classificate nelle voci B - 6), B - 7) a), B - 11), B - 14) del Conto Economico

(**) Classificati nella voce B - 10) e B - 12) del Conto Economico

(***) Classificati nella voce A - 5) a) e A - 5) b) del Conto Economico

L'andamento economico della gestione può essere analizzato principalmente con riferimento:

- all'andamento dei ricavi;
- all'andamento dei costi operativi di funzionamento;
- agli ammortamenti dei lavori;
- ai costi per lavori sulla rete di Regioni ed Enti Locali e per contributi a favore di concessionarie autostradali.

I ricavi da attività connesse alla gestione della rete sono pari complessivamente ad €/milioni 715,64 ed aumentano di circa €/milioni 80,09, con un incremento del 12,6% rispetto all'esercizio precedente.

L'incremento è dovuto principalmente ai:

- ricavi spettanti ad Anas ex legge 296/2006, quale quota del canone annuo a carico dei concessionari (pari al 42% del 2,4% dei proventi da pedaggi). Tale voce di ricavo si è incrementata di €/milioni 62,35 (+423,8%) soprattutto per effetto della quota non ricorrente rilevata a seguito della modifica legislativa apportata al comma 1020 nel corso del 2008 pari a circa €/milioni 61;
- ricavi relativi al sovrapprezzo sulle tariffe di pedaggio autostradali. Tale voce di ricavo rileva un incremento di €/milioni 53,94 (+24,6%) dovuto principalmente all'incremento di legge dei sovrapprezzi tariffari autostradali.

Da segnalare anche il sensibile incremento di altre voci di ricavo connesse alla gestione della rete, quali principalmente canoni e royalties autostradali (per €/milioni 8,27) e trasporti eccezionali (per €/milioni 2,53).

Il corrispettivo di servizio riconosciuto dallo Stato per le attività di vigilanza e manutenzione della rete stradale nazionale è stato sensibilmente ridimensionato, passando da €/milioni 325,38 ad €/milioni 278,03, con una diminuzione del 14,6%. Tale importo per altro, ricomprende anche €/milioni 12,3 di corrispettivo di servizio 2007 riconosciuto formalmente solo nel corso del 2008.

Tra i ricavi diversi è ricompreso l'incremento di immobilizzazioni per lavori interni, che esprime la rettifica di costo relativa al costo del personale e alla quota parte dei costi indiretti imputabili alla produzione di lavori (€/milioni 113,11 del 2008 rispetto a €/milioni 88,99 del 2007).

I ricavi totali passano complessivamente da €/milioni 784,12 ad €/milioni 885,88, con un incremento del 13%.

I costi operativi passano da €/milioni 626,15 ad €/milioni 675,21, con un incremento del 7,8%, in percentuale ed ancor più in valore assoluto di gran lunga inferiore all'incremento dei ricavi.

L'aumento dei costi è principalmente riferito ai costi del personale (più €/milioni 19,92) e agli oneri per liti e risarcimenti (più €/milioni 20,85).

Malgrado la notevole riduzione del corrispettivo di servizio (-14,6 % pari a €/milioni 47,35) i costi per le manutenzioni ordinarie di strade e autostrade in gestione Anas, passati da €/milioni 178,23 ad €/milioni 171,65 si sono ridotti del solo 3,7%, pari a poco più di €/milioni 6.

I costi per consulenze si sono ridotti del 60,7%, passando da €/milioni 2,43 ad €/milioni 0,96.

Giova segnalare che tale voce era pari a €/milioni 20 nel 2005 ed a €/milioni 11 nel 2006.

Gli andamenti sopra esposti comportano un incremento dell'EBITDA, margine al lordo degli ammortamenti e dei relativi utilizzi dei fondi in gestione, da €/milioni 157,97 ad €/milioni 210,68, corrispondente ad un aumento percentuale del 33,4%.

Il carico economico per ammortamenti e accantonamenti (esclusi gli Enti Locali e Concessionarie) passa da meno €/milioni 115,83 a meno €/milioni 94,93. Una quota di ammortamenti pari a €/milioni 20,90 non trova copertura nell'utilizzo dei fondi in gestione in quanto i relativi investimenti non sono stati finanziati nell'ambito del Contratto di Programma 2003-2005 con i versamenti in conto aumento capitale sociale.

Il reddito operativo passa da €/milioni 42,14 milioni ad €/milioni 115,75 con una forte crescita pari al 174,7 %.

Al di sotto del reddito operativo vi sono le gestioni diverse da quelle istituzionali di Anas relative alla costruzione ed alla gestione della rete stradale nazionale. In particolare, i lavori sulla rete di Regioni ed Enti Locali e i contributi a favore di terzi sono in diminuzione, ma si confermano una voce di costo di per se molto elevata, solo in parte compensata dall'utilizzo contabile dei relativi fondi in gestione. In particolare, i lavori per nuove opere su reti degli Enti Locali passano da €/milioni 153,71 ad €/milioni 133,18 ed i contributi a favore di terzi passano da €/milioni 79,58