

D-RATEI E RISCONTI ATTIVI	-
TOTALE ATTIVO	3.013

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	2008
A - PATRIMONIO NETTO	2.999
B - FONDI PER RISCHI ED ONERI	-
C - TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	-
D - DEBITI	14
E - RATEI E RISCONTI PASSIVI	-
TOTALE PASSIVO	3.013

CONTO ECONOMICO	2008
A - VALORE DELLA PRODUZIONE	-
B - COSTI DELLA PRODUZIONE	(15)
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	(15)
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI	14
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ	-
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(1)
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	-
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	(1)

SOCIETÀ ITALIANA PER IL TRAFORO DEL FREJUS S.p.A.

Il Bilancio di esercizio 2008 chiude con un utile pari ad €/migliaia 10.781, con una significativa riduzione di €/migliaia 3.223 rispetto a quanto registrato nell'esercizio precedente. La causa principale di tale differenza, è imputabile al decremento del valore della produzione per la contrazione del traffico conseguente alla negativa congiuntura economica nella quale si dibattono i Paesi europei ed, in modo particolare, Italia e Francia che sono i maggiori fruitori del Traforo Internazionale del Frejus e dell'autostrada A32.

I corrispettivi da pedaggio hanno infatti registrato, soprattutto nella seconda metà dell'anno, una progressiva riduzione a causa di una generalizzata diminuzione dei transiti, divenuta, per il traffico commerciale, particolarmente significativa nei mesi di novembre e dicembre (oltre il 20% di contrazione rispetto all'esercizio precedente). A ciò va aggiunto il mancato adeguamento delle tariffe finora negato dall'Anas in ragione di inadempimenti agli obblighi di Convenzione per ritardi nelle attività di manutenzione, la chiusura del Traforo al traffico pesante dal 18 al 21 dicembre e l'assenza dell'effetto positivo, riscontrato nel corso del 2007, relativo alla temporanea chiusura dell'alternativo percorso del Traforo del Monte Bianco.

I costi della produzione non hanno subito sostanziali modifiche rispetto all'anno precedente, fatta eccezione per un modesto aumento del costo del personale principalmente a causa del rinnovo del CCNL e di un consistente incremento (pari a circa €/migliaia 6.714), peraltro in conformità a quanto previsto dal vigente Piano Finanziario, nella quota accantonata per l'ammortamento finanziario delle immobilizzazioni materiali.

Vi è infine da segnalare un miglioramento della gestione finanziaria, ottenuto anche in virtù del minore ricorso al credito bancario, compensato dall'ampliamento del credito commerciale.

Per quanto concerne la struttura patrimoniale si riscontra un sostanziale incremento della partita creditoria che la Società sostiene di avere nei confronti di Anas (+ 43.559 €/migliaia rispetto al bilancio 2007). Nel corso dell'esercizio 2008 la Società ha iscritto nuovi crediti per circa 60 milioni di euro, per riserve riconosciute sui lavori dell'autostrada costruita con fondi ANAS, che, al netto dei 20,7 milioni di euro incassati dalla Società nel corso dell'esercizio, portano il saldo dei crediti ad un importo complessivo pari a €/migliaia 124.660.

Per l'esercizio 2009, permangono le criticità derivanti dai dati di traffico e del blocco delle tariffe, in virtù di quanto stabilito con il D.L. 29 novembre 2008 n.185 in materia di sospensione degli incrementi delle tariffe e dei sovrapprezzi autostradali dal 1° gennaio 2009 al 30 aprile 2009. Ciò potrebbe determinare anche problematiche relative al reperimento dei fondi per il finanziamento della nuova galleria di sicurezza, attraverso il prospettato piano di progressivi aumenti tariffari, alla luce delle stime effettuate in precedenza in termini di flussi di traffico per i prossimi anni.

La Società è ancora in attesa di sottoscrivere con Anas la nuova Convenzione unica prevista dalla Legge Finanziaria 2007.

I risultati del progetto di bilancio della società sono sinteticamente riepilogati nella seguente tabella:

Importi in €/migliaia

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	2008	2007
A – CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		
B – IMMOBILIZZAZIONI		
I – IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	52.163	53.430
II – IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	1.239.153	1.256.034
III – IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	19.175	18.753
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	1.310.491	1.328.218
C – ATTIVO CIRCOLANTE		
I – RIMANENZE	3.582	3.747
II – CREDITI	176.472	138.123
III – ATTIVITÀ FIN. CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI		
IV – DISPONIBILITÀ LIQUIDE	5.832	2.458
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	185.886	144.328
D-RATEI E RISCONTI ATTIVI	49	120
TOTALE ATTIVO	1.496.426	1.472.666

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	2008	2007
A – PATRIMONIO NETTO	178.333	167.552
B – FONDI PER RISCHI ED ONERI	45.561	47.504
C – TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	4.368	4.715
D – DEBITI	1.267.858	1.252.348
E – RATEI E RISCONTI PASSIVI	306	547
TOTALE PASSIVO	1.496.426	1.472.666

CONTO ECONOMICO	2008	2007
A – VALORE DELLA PRODUZIONE	117.558	122.702
B – COSTI DELLA PRODUZIONE	(93.175)	(87.956)
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	24.383	34.746
C – PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(7.427)	(9.777)
D – RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ	408	(1.342)
E – PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	(425)	39
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	16.938	23.666
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(6.157)	(9.661)
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	10.781	14.004

CIITI – Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq

Il bilancio, redatto in forma ridotta ai sensi dell'articolo 2435 bis del Codice Civile, chiude con un risultato di neutralità economica in quanto, come in passato, i ricavi conseguiti sono stati attribuiti ai consorziati, mentre i costi sostenuti ribaltati in proporzione alle quote sottoscritte con l'iscrizione dei corrispondenti ricavi a conto economico.

Nel corso del 2008 il Consorzio ha completato, su incarico del Ministero degli Affari Esteri, il progetto per la realizzazione di uno studio di fattibilità per la configurazione di una rete multimodale nel sud dell'Iraq ed il collegamento ferroviario con il Kuwait. Le attività tecniche hanno riguardato tre grandi aree di sviluppo progettuale:

1. studio trasportistico della rete multimodale del sud dell'Iraq;
2. studio di fattibilità del nuovo porto di Al Faw e della conseguente riorganizzazione dei porti iracheni;
3. progetto del collegamento ferroviario della rete irachena con i porti del Kuwait.

Le attività, pertanto, si sono concluse ed il progetto, la documentazione amministrativa e le fatture finali sono state trasmesse al Ministero degli Affari Esteri per ottenere il relativo pagamento.

Di seguito si riportano sinteticamente i valori esposti nel progetto di bilancio:

Importi in € migliaia

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	2008	2007
A – CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	400	400
B – IMMOBILIZZAZIONI		
I – IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	7	11
II – IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	0	0
III – IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	0	0
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	7	11
C – ATTIVO CIRCOLANTE		
I – RIMANENZE	0	0
II – CREDITI	3.292	1.542
III – ATTIVITÀ FIN. CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI	0	0
IV – DISPONIBILITÀ LIQUIDE	276	738
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	3.568	2.279
D-RATEI E RISCONTI ATTIVI	0	0
TOTALE ATTIVO	3.975	2.691
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	2008	2007
A – PATRIMONIO NETTO	1.000	1.000
B – FONDI PER RISCHI ED ONERI	0	0
C – TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	0	0

D – DEBITI	2.975	1.691
E – RATEI E RISCOINTI PASSIVI	0	0
TOTALE PASSIVO	3.975	2.691

CONTO ECONOMICO	2008	2007
A – VALORE DELLA PRODUZIONE	1.185	1.643
B – COSTI DELLA PRODUZIONE	1.161	1.653
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	24	(10)
C – PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(12)	14
D – RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ	0	0
E – PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	(4)	(1)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	8	3
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(8)	(3)
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	0	0

AUTOSTRADA ASTI-CUNEO S.p.A.

L'esercizio 2008, il terzo della vita della società, ha visto la conclusione dell'iter approvativo della Convenzione di Concessione sottoscritta con Anas il 1° agosto 2007 e divenuta pienamente efficace l'11 febbraio 2008.

Tra gli avvenimenti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio si segnala, inoltre, l'avvenuta consegna alla Società, in data 31 marzo 2008, dei lotti autostradali già realizzati da Anas e precedentemente gestiti dalla SALT S.p.A. ed il conseguente subentro, in data 1° aprile, nelle attività di esercizio e manutenzione delle opere sotto traffico e di esazione delle due tratte S. Albano - Massimini e Marene - Cherasco.

In data 7 agosto 2008, con uno slittamento temporale di circa un mese rispetto a quanto inizialmente previsto, in concomitanza alla consegna della Barriera di Govone la Società ha dato anche inizio all'attività di esazione del pedaggio autostradale della tratta Isola d'Asti-Guarene, precedentemente gestita dall'Anas con transito gratuito.

In relazione all'attività di esazione si segnala che la Società, nel corso del secondo trimestre del 2008, ha richiesto all'ANAS, in base a quanto previsto dalla Convenzione, l'aggiornamento delle tariffe di pedaggio da applicare su tutte le tratte di propria competenza con decorrenza agosto 2008.

L'Anas non ha autorizzato incrementi tariffari per l'esercizio 2008, rinviando l'adeguamento in occasione della revisione tariffaria di settore per l'anno 2009, adeguamento sospeso poi a seguito di quanto stabilito all'articolo 3 del D.L. 29 novembre 2008 n. 185, convertito dall'art. 1 della Legge n. 2 del 28 gennaio 2009, con efficacia limitata al periodo 1 gennaio -30 aprile 2009.

Il blocco delle tariffe ed il mancato rispetto della iniziale data di scadenza della consegna della Barriera di Govone hanno comportato un inevitabile aggravio per l'equilibrio economico della società nell'esercizio in esame.

Per quanto concerne le attività di investimento, si segnala che nel corso dell'esercizio sono stati affidati i lavori di costruzione dei primi tre lotti del collegamento autostradale, per un totale di 16,250 km. In particolare si tratta dei lotti 4/3 e 5 del Tronco 1 e del lotto 1a del Tronco 2, affidati rispettivamente, in data 30 giugno, 13 ottobre e 5 novembre. Le opere eseguite riguardano principalmente le attività propedeutiche all'effettivo avvio dei lavori che, unitamente alle spese per lavori rimborsate ad Anas, alle procedure di esproprio, alle attività di progettazione svolte ed ai costi inerenti la struttura dei servizi tecnici portano alla consuntivazione, nella relativa voce patrimoniale, di un valore totale degli investimenti per beni gratuitamente devolvibili pari ad €/migliaia 32.207 (al netto del contributo Anas di competenza dell'esercizio pari ad €/migliaia 17.590 calcolato sulla base del primo certificato emesso relativo ai titoli di spesa liquidati).

La gestione economica dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 evidenzia una "perdita netta" di esercizio pari a €/migliaia 999 rispetto al risultato positivo di €/migliaia 652 al 31/12/2007.

Il "valore della produzione", circa €/migliaia 6.350, deriva sostanzialmente dai ricavi provenienti dalla gestione autostradale, dalla capitalizzazione del costo del lavoro e degli oneri accessori del personale inerente la struttura dei servizi tecnici nonché degli oneri finanziari.

I "corrispettivi netti da pedaggio" ammontano a €/migliaia 4.732 e non rilevano alcun confronto con i valori corrispondenti del precedente esercizio in quanto, come precedentemente esposto, la Società ha iniziato a svolgere direttamente l'attività di esazione a partire dal 1° aprile 2008 per la tratta Marene-Cherasco e dal 7 agosto per la tratta Isola d'Asti-Guarene (Barriera di Govone).

I costi della produzione, pari a €/migliaia 8.657 (€/migliaia 2.287 al 31/12/2007), si incrementano per effetto del progressivo avvio delle attività: in particolare i "costi per il personale" ammontano a €/migliaia 3.792 (€/migliaia 1.469 al 31/12/2007) e appaiono, per la prima volta, costi per la manutenzione per €/migliaia 1.350.

L'aumento del costo del lavoro rispetto al precedente esercizio è dovuto soprattutto all'inserimento del personale di esazione facente capo alla Direzione Esercizio e Manutenzione a seguito del subentro della Società nella gestione autostradale.

Il valore della produzione ed i costi operativi presenti nel bilancio di esercizio sono peraltro in linea con la riprevisione del budget 2008, effettuata dalla società nel mese di luglio.

L'evoluzione prevedibile della gestione economica dell'esercizio 2009 sarà inevitabilmente condizionata dall'aumento delle tariffe di pedaggio e dall'attuale situazione congiunturale, che potrebbe riflettersi negativamente sui volumi di traffico in conformità con quanto sta accadendo per tutto il comparto autostradale.

I risultati del progetto di Bilancio della Società sono sinteticamente riepilogati nella seguente tabella:

Importi in €/migliaia

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	2008	2007
A – CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	150.000	150.000
B – IMMOBILIZZAZIONI		
I – IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	23	45
II – IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	32.659	10.200
III – IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	19.009	7
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	51.691	10.253
C – ATTIVO CIRCOLANTE		
I – RIMANENZE	205	4
II – CREDITI	23.743	3.590
III – ATTIVITÀ FIN. CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI	-	-
IV – DISPONIBILITÀ LIQUIDE	570	46.358
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	24.518	49.953
D-RATEI E RISCONTI ATTIVI	170	151
TOTALE ATTIVO	226.379	210.357

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	2008	2007
A – PATRIMONIO NETTO	200.161	201.160
B – FONDI PER RISCHI ED ONERI	-	-

C - TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	356	222
D - DEBITI	25.862	8.975
E - RATEI E RISCONTI PASSIVI	-	-
TOTALE PASSIVO	226.379	210.357

CONTO ECONOMICO	2008	2007
A - VALORE DELLA PRODUZIONE	6.350	1.014
B - COSTI DELLA PRODUZIONE	(8.657)	(2.287)
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	(2.307)	(1.272)
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI	1.109	1.992
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ	-	-
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-	-
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(1.198)	720
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	199	(68)
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	(999)	652

SOCIETÀ ITALIANA PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO S.p.A.

Tra i fatti che hanno caratterizzato l'esercizio 2008, occorre sottolineare la conclusione dell'iter parlamentare di approvazione della nuova "Convenzione tra Italia e Francia", sottoscritta il 24 novembre 2006 dai competenti Ministri delle Infrastrutture, relativa alla gestione, alla manutenzione, al rinnovamento e alla modernizzazione dell'infrastruttura comune ai due Paesi.

La nuova convenzione è successivamente passata al vaglio del parlamento italiano che l'ha approvata con legge n. 166 del 27 settembre 2007, e del parlamento francese che ne ha disposto la ratifica con legge 2008-575 del 19 giugno 2008 ed ha assunto piena e definitiva efficacia il 1° ottobre 2008, sostituendo a tutti gli effetti gli accordi internazionali che erano stati stipulati all'epoca della costruzione e della storica apertura al traffico del Traforo.

La transizione dalle vecchie alle nuove disposizioni è avvenuta nel segno della continuità: infatti il testo in vigore dal 1° ottobre 2008 recepisce molte delle clausole già contenute nei precedenti documenti, anche se sono presenti importanti novità.

Tra queste :

- l'affidamento delle attività di gestione, manutenzione, rinnovamento e modernizzazione del tunnel e dei suoi annessi al Gruppo Europeo di Interesse Economico del Traforo del Monte Bianco, GEIE-TMB, quale gestore unico dell'intera infrastruttura per conto delle Società che ne detengono la concessione per le rispettive parti nazionali;
- l'inclusione tra le pertinenze del TMB delle aree di regolazione dei mezzi pesanti ubicate in Italia ad Aosta – Quart e in Francia a Passy-Le Fayet;
- una più precisa definizione del ruolo e dei compiti attribuiti alla CIG e al suo organo consultivo, il Comitato di Sicurezza;
- una più precisa definizione degli ambiti, delle condizioni e dei limiti relativi alla vigilanza di Polizia, con specifico riguardo all'attività delle pattuglie miste;
- la proroga del termine di scadenza delle convenzioni di concessione nazionali al 31 dicembre 2050.

La nuova convenzione internazionale tra l'Italia e la Francia è un documento di fondamentale importanza ai fini della elaborazione e della stipula della nuova Convenzione di concessione tra la Società e l'ANAS, destinata a sostituire quella sottoscritta nel 1971 e tuttora vigente. In tal senso sono già intervenuti contatti al fine di recepire nel nuovo atto concessorio le disposizioni dettate dalla convenzione internazionale.

Per quanto concerne i risultati economici, la Società chiude l'esercizio con un utile pari a €/mgl 14.234, notevolmente inferiore rispetto a quello conseguito l'anno precedente, pari ad €/mgl 18.587, che aveva beneficiato, nell'ambito della gestione straordinaria, del provento relativo alla transazione riguardante gli indennizzi del sinistro del 1999.

In termini di gestione caratteristica vi è invece da segnalare un generalizzato miglioramento, con un EBITDA che passa da €/migliaia 32.975 del 2007 ad €/migliaia 34.424 del 2008 ed un EBIT che passa da €/migliaia 13.791 del 2007 ad €/migliaia 22.974 del 2008.

Quanto sopra è determinato da una serie di fattori, tra cui quelli maggiormente significativi vanno riscontrati in:

- un aumento dei ricavi da pedaggio, che passano da €/migliaia 51.049 del 2007 a €/migliaia 52.587 del 2008, prevalentemente grazie agli aumenti tariffari intervenuti con decorrenza 1° luglio 2007 (+1,43%) e 1° luglio 2008 (+2,84%);
- una diminuzione di €/migliaia 1.166 rispetto l'esercizio precedente degli ammortamenti, correlata alla rivisitazione delle aliquote utilizzate per i beni reversibili in conseguenza della nuova scadenza della Concessione, passata dal 2035 al 2050;
- una sostanziale variazione degli accantonamenti ai fondi rischi ed oneri, diminuiti di €/migliaia 5.663 rispetto all'esercizio 2007 che includeva lo stanziamento di €/migliaia 2.950 relativo agli oneri derivanti dalle cause giudiziarie connesse al sinistro del 1999.

Va inoltre segnalato il miglioramento della gestione finanziaria che, in virtù della notevole diminuzione dell'esposizione debitoria, presenta una significativa variazione positiva, pari ad €/migliaia 1.912, rispetto all'esercizio 2007.

I buoni risultati dell'esercizio sono legati in gran parte ad eventi di natura contingente ed eccezionale, e pertanto non possono essere assunti a fondamento per formulare ottimistiche previsioni per il futuro.

Tutta la seconda parte del 2008 è stata infatti caratterizzata da un generalizzato rallentamento dell'economia e da una grave crisi della produzione e dei consumi, i cui effetti non hanno mancato di riflettersi soprattutto sul settore del trasporto delle merci. La Società, in conformità con tutto il comparto autostradale, ha di fatto conosciuto importanti flessioni nei volumi di traffico pesante già a partire dal mese di giugno e con punte dell'ordine del -12% nei mesi di agosto, ottobre e novembre. Rispetto alle precedenti considerazioni, riferite in modo specifico al movimento delle merci, il numero dei transiti che si riferiscono alla mobilità delle persone presenta un andamento più incoraggiante; tuttavia anche per queste categorie di veicoli, se si considera l'evoluzione del traffico che si è verificata nell'arco dell'ultimo quadrimestre del 2008, si possono agevolmente osservare i segnali di un più o meno marcato rallentamento, cui è ragionevole presumere non essere estranea la crisi economica in atto.

Due sono i fatti, oltre il già citato incremento tariffario, che spiegano pertanto il risultato annuo complessivo, apparentemente migliore di quello che il problematico contesto economico di riferimento avrebbe permesso di prevedere. Come segnalato già lo scorso anno, nel marzo 2007 il TMB era rimasto chiuso al traffico per un'intera settimana a causa di una frana che aveva interrotto la circolazione di tutti i veicoli. Nel confronto con il corrispondente periodo dell'anno precedente, il mese di marzo 2008 ha fatto registrare un forte incremento di transiti (circa +14.000): si è trattato in realtà del semplice recupero della perdita dovuta alla chiusura del marzo 2007, e non di un vero e proprio aumento di traffico. Un secondo fattore di compensazione si è manifestato nel mese di dicembre 2008 quando, a causa di un incidente che ha provocato la chiusura del traforo del Fréjus al traffico pesante per alcuni giorni, molti veicoli merci impossibilitati a percorrere quell'itinerario si sono indirizzati verso il TMB; e tanto è bastato per riportare in positivo il confronto con il corrispondente mese dell'anno precedente e a riequilibrare il conto dei transiti complessivi a livello annuo.

I risultati del progetto di bilancio della società sono sinteticamente riepilogati nella seguente tabella:

Importi in €/migliaia

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	2008	2007
A – CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		
B – IMMOBILIZZAZIONI		
I – IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI		
II – IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	111.318	118.251
III – IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	165.775	165.777
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	277.093	284.028
C – ATTIVO CIRCOLANTE		
I – RIMANENZE		
II – CREDITI	31.984	63.107
III – ATTIVITÀ FIN. CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI		
IV – DISPONIBILITÀ LIQUIDE	66	48
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	32.050	63.155
D-RATEI E RISCONTI ATTIVI	415	345
TOTALE ATTIVO	309.558	347.528

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	2008	2007
A – PATRIMONIO NETTO	241.017	226.783
B – FONDI PER RISCHI ED ONERI	21.196	20.156
C – TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	1.883	1.973
D – DEBITI	44.749	97.553
E – RATEI E RISCONTI PASSIVI	713	1.063
TOTALE PASSIVO	309.558	347.528

CONTO ECONOMICO	2008	2007
A – VALORE DELLA PRODUZIONE	59.316	57.250
B – COSTI DELLA PRODUZIONE	36.341	43.459
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	22.975	13.791
C – PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(1.748)	(3.659)
D – RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ		
E – PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	70	17.615
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	21.297	27.747
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(7.063)	(9.160)
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	14.234	18.587

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 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. Per quanto riguarda i valori derivanti dalle operazioni intercorse con tali parti correlate 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	Stretto di Messina	Autostrada Asti-Cuneo	Silaf - Società Italiana per il Traforo del Frejus	C.I.I.T.I. - Consorzio Italiano Infrastrutture e trasporti per l'Iraq	Società Traforo del Monte Bianco	Autostrada del Molise	Autostrade del Lazio	Concessioni Autostradali Lombarde	Concessioni Autostradali Venete
Crediti	Commerciali	18.314	1.286	199	436	1.169	14	7	25	85	3
	Per Piani di Rimborso	-	-	-	1.039.517	-	-	-	-	-	-
Debiti	Commerciali	34.711	308	17.590,00	6.465	477	-	-	-	-	-
	Residuo sottoscrizione	-	106.641	52.500	-	160	-	1.125	-	-	750
Acquisto immobilizzazioni		41.237	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi per servizi		-	-	17.590	-	473	-	-	-	-	-
Ricavi per servizi		2.768	1.286	199	2.241	1.165	14	7	25	85	3

INFORMAZIONI SULLA RESPONSABILITA' SOCIALE DELL'IMPRESA

CODICE ETICO

Il 30 luglio 2008 il Consiglio di Amministrazione ha approvato il nuovo Codice Etico che garantisce la diffusione e l'osservanza dei principi, delle norme e degli *standard* generali di comportamento idonei a prevenire le fattispecie sanzionabili ai sensi del D.Lgs. 231/01. Il codice è dotato di un *corpus* di adeguate sanzioni giuridiche in caso di violazione dei principi in esso contenuti.

POLITICHE DI SALVAGUARDIA DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA

Il gruppo Anas ha posto a presidio delle politiche in tema di ambiente e sicurezza una specifica unità organizzativa della capogruppo, denominata Servizio salute, ambiente e sicurezza. Si segnalano di seguito alcune delle principali iniziative a tutela di ambiente e sicurezza.

Sistema gestione per la sicurezza nei cantieri

Al fine di pervenire ad un miglioramento delle strutture e dell'organizzazione per la sicurezza sui cantieri, è stato predisposto un programma per adottare, in tempi brevi, un modello di Sistema di Gestione della Sicurezza.

Un audit iniziale per verificare lo stato delle prassi organizzative attualmente in essere e analizzare i rischi presenti nei processi di realizzazione delle nuove costruzioni, ha consentito di analizzare i vari livelli di performance della sicurezza.

L'identificazione dei punti di forza e delle aree di miglioramento ha permesso la predisposizione di un piano di azione per l'ottimizzazione della gestione della sicurezza nei cantieri, sulla base di quanto emerso e riscontrato in campo.

A valle delle attività condotte, sono stati predisposti:

- un documento programmatico per la gestione della sicurezza nei cantieri Anas;
- una procedura gestionale per disciplinare il coordinamento della sicurezza nei cantieri;
- modulistica per la definizione dei meccanismi di nomina e delega e per la gestione operativa delle attività.

Il documento programmatico:

- declina i principi generali della politica per la sicurezza e salute nei cantieri,
- definisce le modalità per il miglioramento della gestione della sicurezza nei cantieri,
- prevede la rendicontazione e la segnalazione degli incidenti per valutare le opportunità di miglioramento che possono seguire anche a valle di eventi critici,
- definisce degli indicatori per misurare la performance del sistema stesso di gestione della sicurezza,

- stabilisce un cronoprogramma di attuazione,
- prevede di un piano di miglioramento con valenza biennale (2008-2009).

La procedura gestionale definisce tutte le figure coinvolte nel processo di realizzazione di un'opera, stabilendone ruoli, responsabilità e competenze e si prefigge l'obiettivo di disciplinare il coordinamento della sicurezza nei cantieri temporanei e mobili garantendone, appunto, un'adeguata gestione.

Anas ha quindi deciso l'adozione di un nuovo modello di Sistema di Gestione della Sicurezza nei cantieri.

Gestione ambientale dei cantieri

Con la definizione, nel 2007, delle linee guida in campo ambientale, si è dato corso al perseguimento del miglioramento delle prestazioni ambientali della Società.

È in fase di attuazione un progetto di definizione di norme operative e di procedure di buona gestione ambientale dei cantieri stradali, in grado di assicurare, in modo ottimale, gli adempimenti alle normative applicabili alle attività condotte ed il perseguimento di un miglioramento continuo.

Le procedure operative possono garantire il controllo di attività complesse e ripetitive e la verifica della conformità costante con i requisiti/obblighi normativi e con gli obiettivi di Anas. Il cantiere stradale deve improntare la sua gestione alla massima efficienza, ma funzionalità/produzione, sicurezza e ambiente sono fortemente interdipendenti.

La massimizzazione dell'efficienza del cantiere non può prescindere, infatti, dalla salvaguardia delle condizioni di sicurezza e ambientali: venendo meno queste ultime, ne conseguono ritardi, costi e scarsa qualità nella realizzazione dell'opera.

Le procedure riguarderanno le potenziali criticità ambientali legate alle attività di cantiere, con riferimento alla gestione dei rifiuti, alle emissioni sonore, alla movimentazione, stoccaggio e utilizzo dei prodotti e delle sostanze pericolosi ai rilasci nel suolo e sottosuolo e alle emissioni in atmosfera; al consumo energetico ed all'interazione con il paesaggio e la mobilità.

I principali benefici attesi dalla realizzazione del progetto sono l'ottimale gestione delle attività legate al rispetto degli standard di legge, la riduzione dei costi operativi connessi alla gestione dei principali aspetti ambientali, il miglioramento delle principali prestazioni correlate alle fasi di gestione degli aspetti ambientali connessi ai siti e all'organizzazione nel suo complesso, incluse le prestazioni ambientali dei fornitori, il miglioramento dell'immagine di Anas e la riduzione dei costi futuri per responsabilità da danni ambientali.

Piano di contenimento e abbattimento delle emissioni sonore

In ottemperanza agli obblighi legislativi sanciti dal D.M. 29 novembre 2000 è stato predisposto e trasmesso agli organi competenti il piano stralcio 2009-2011, relativo alle attività di pianificazione degli interventi di contenimento ed abbattimento rumore e destinato ad essere sostituito nel 2011 dal piano definitivo.

Il piano stralcio si riferisce agli assi stradali con flussi maggiori di 4 (quattro) milioni di veicoli/anno e prevede il risanamento di una serie di aree critiche nel triennio 2009 – 2011.

Tale piano stralcio deve essere tuttora approvato dagli Enti preposti al controllo.

Energy Manager

Anas dedica grande attenzione alle finalità del risparmio energetico e dell'utilizzo delle fonti rinnovabili, cui è dedicata una specifica unità di Energy Management. L'Energy Manager presenta annualmente un piano di attività che comprende tutti gli interventi da realizzare, presso la Direzione Generale o le sedi territoriali, ai fini dell'efficientamento degli impianti o dell'autoproduzione di energia elettrica. In particolare nell'ambito della valorizzazione degli asset aziendali e del contenimento dei costi e consumi energetici, Anas sta valutando la possibilità di utilizzare i terreni di proprietà e le superfici disponibili sopra le gallerie artificiali per procedere all'installazione di impianti fotovoltaici.

Tra le attività svolte nel corso del 2008 si segnala l'avvio di un progetto per l'esecuzione di una sperimentazione sui regolatori di flusso luminoso installati in 2 gallerie Anas di nuova generazione e la verifica energetica di 2 progetti definitivi di gallerie non ancora realizzare.

Il compartimento pilota scelto è quello di Genova. È stato effettuato un sopralluogo presso uno dei siti oggetto della sperimentazione.

Sono stati inoltre predisposti le bozze dei documenti (capitolato tecnico, bozza di contratto, ecc.) per le procedure concorsuali necessarie per l'affidamento.

Sono in corso di avvio investimenti relativi alle seguenti linee di progetto:

- a) regolatori di flusso in galleria e per illuminazione esterna;
- b) pannelli fotovoltaici su gallerie artificiali ANAS;
- c) pannelli fotovoltaici su sedi ANAS;
- d) proiettori luminosi con tecnologia a LED a basso consumo per installazioni in galleria

PERSONALE

Statistiche dei dati del personale ANAS

Anas, al 31.12.2008, impiega 6.630 dipendenti, così suddivisi:

	2007			2008		
	Tempo indet	Tempo determ.	TOTALE	Tempo indet	Tempo determ.	TOTALE
DIREZIONE GENERALE	1.026	128	1.154	1.094	125	1.219
GESTIONE RETE	4.680	685	5.365	4.599	701	5.300
Subtotale	5.706	813	6.519	5.693	826	6.519
Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali	87	2	89	104	4	108
Ex Fondo Centrale di Garanzia	1	2	3	1	2	3
Totale	5.794	817	6.611	5.798	832	6.630

La distribuzione dell'organico per Business Unit è evidenziato nella tabella seguente.

tab. 1 - distribuzione del personale Anas per Business Unit dicembre 2007/2008

AREA DEL PERSONALE	CONFRONTO ORGANICO 2007/08								
	30/12/2007			30/12/2008			DELTA 07/08		
	T.I.	T.D.	TOT.	T.I.	T.D.	TOT.	T.I.	T.D.	TOT.
Direzione Generale di Roma	1.114	132	1.246	1.199	131	1.330	85	(1)	84
Compartimento de L'Aquila	215	56	271	220	66	286	5	10	15
Compartimento di Ancona	92	41	133	99	32	131	7	(9)	(2)
Compartimento di Aosta	41	-	41	43	6	49	2	6	8
Compartimento di Bari	195	3	198	209	7	216	14	4	18
Compartimento di Bologna	118	4	122	111	11	122	(7)	7	-
Compartimento di Cagliari	543	56	599	523	32	555	(20)	(24)	(44)
Compartimento di Campobasso	121	61	182	124	59	183	3	(2)	1
Compartimento di Catanzaro	372	64	436	386	63	449	14	(1)	13
Compartimento di Firenze	135	22	157	131	22	153	(4)	-	(4)
Compartimento di Genova	58	1	59	57	2	59	(1)	1	-
Compartimento di Milano	182	2	184	182	7	189	-	5	5
Compartimento di Napoli	395	55	450	401	53	454	6	(2)	4
Compartimento di Perugia	119	32	151	124	35	159	5	3	8
Compartimento di Potenza	177	3	180	191	1	192	14	(2)	12
Compartimento di Roma	296	52	348	306	65	371	10	13	23
Compartimento di Torino	143	7	150	141	5	146	(2)	(2)	(4)
Compartimento di Trieste	193	4	197	32	23	55	(161)	19	(142)
Compartimento di Venezia	151	31	182	136	25	161	(15)	(6)	(21)
Dir. Regionale per la Sicilia	531	126	657	545	124	669	14	(2)	12
Ufficio Autostradale per la SA-RC	575	65	640	592	63	655	17	(2)	15
Ufficio Ispettivo Territoriale di Bologna	18	-	18	18	-	18	-	-	-
Ufficio Ispettivo Territoriale di Catania	-	-	-	16	-	16	16	-	16
Ufficio Ispettivo Territoriale di Genova	10	-	10	11	-	11	1	-	1
Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma	-	-	-	1	-	1	1	-	1
TOTALE	5.794	817	6.611	5.798	832	6.630	4	15	19

Rispetto allo stesso mese dell'anno precedente si evidenzia che l'organico in forza risulta sostanzialmente invariato (+0,3% con un incremento di 19 risorse).

In particolare si evidenzia che i contratti a tempo indeterminato sono aumentati dello 0,07% (+ 4 risorse) e i dipendenti con contratto a tempo determinato dell' 1,84% (+15 risorse).

L'attuazione del piano di esodo volontario ha portato ad un abbassamento dell'età media del personale e ad un innalzamento dei titoli di studio.

L'analisi per titolo di studio mostra un rilevante aumento dei titoli di studio universitari (+30%) a fronte di una riduzione della fascia della scuola d'obbligo (-11%).

	2008	2007	delta	%
Università	1.417	1.093	324	30%
Diploma	2.352	2.292	60	3%
Obbligo	2.861	3.208	-347	-11%
Altro	0	18	-18	-100%
TOTALE	6.630	6.611	19	