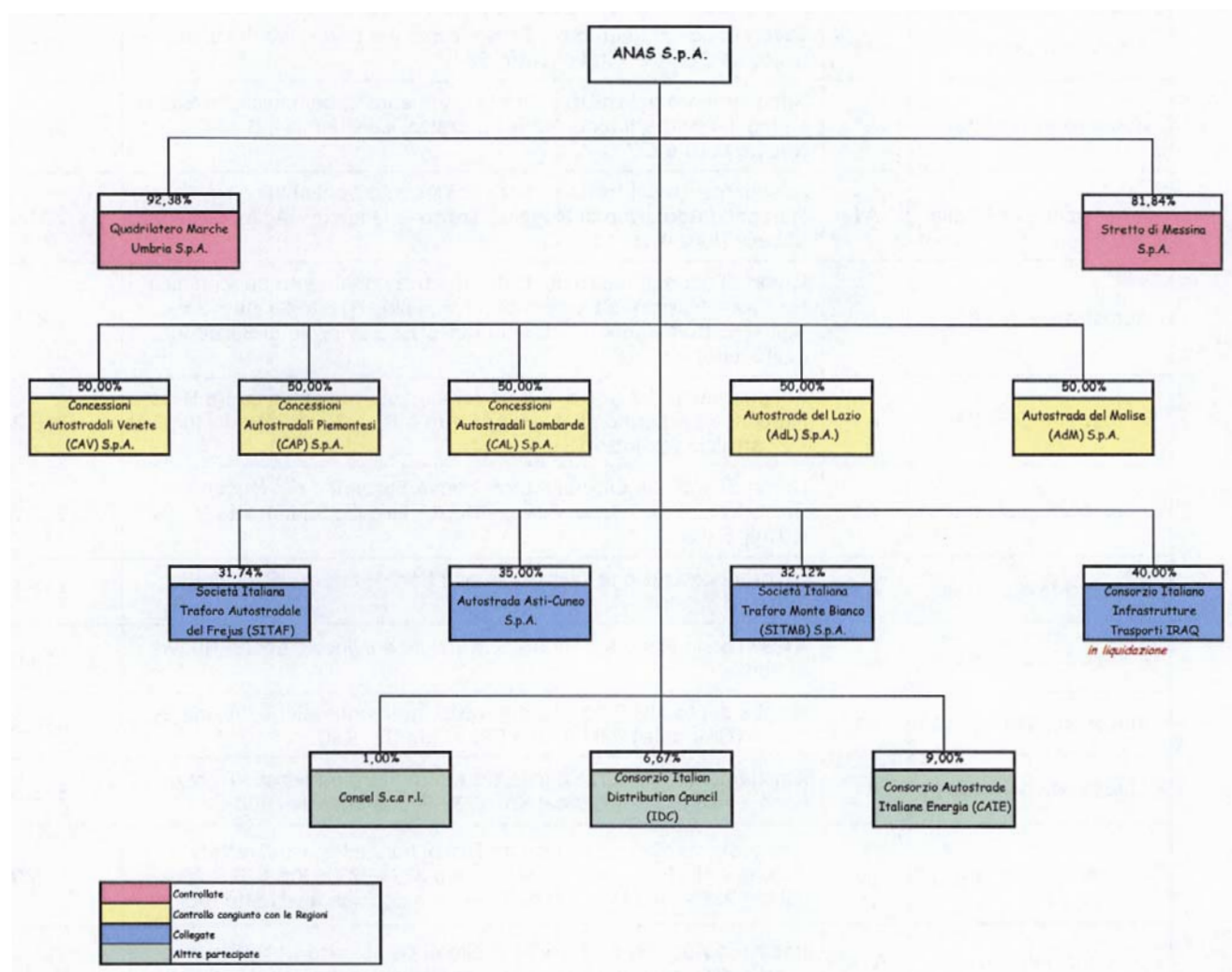


8. LE PARTECIPAZIONI

8.1. In generale

L'ANAS partecipa in varia misura al capitale di società e consorzi operanti prevalentemente nel settore della costruzione e gestione di strade ed autostrade.

Al 31 dicembre 2009, la composizione del gruppo, che non ha subito variazioni sostanziali rispetto al precedente esercizio, risulta la seguente:



8.2. Le società controllate

ANAS detiene la maggioranza delle azioni di Stretto di Messina S.p.A. e di Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A.

Di seguito si riferisce sui principali fatti gestionali del 2009 e sui risultati del relativo esercizio.

8.2.1. Stretto di Messina S.p.A. (SdM)

La società Stretto di Messina è stata costituita, in base alla legge 17 dicembre 1971, n. 1158 ed è la concessionaria dello Stato per lo studio, la progettazione e la realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario, ivi comprese le necessarie opere connesse, nonché della gestione e manutenzione del collegamento tra la Sicilia e il continente.

Fino a tutto il mese di settembre 2007 azionista di maggioranza era stata Fintecna S.p.a. con il 68,848% del pacchetto azionario, mentre ANAS S.p.a. partecipava con una quota del 13%.

Nel 2007 hanno avuto attuazione le disposizioni contenute nella legge 24 novembre 2006, n. 286 (di conversione, con modifiche, del decreto legge 26 febbraio 2006), che pur confermando implicitamente la Società Stretto di Messina come Concessionaria della realizzazione dell'opera, hanno notevolmente mutato il quadro normativo di riferimento.

Tali disposizioni legislative hanno comportato essenzialmente la modifica dell'assetto azionario della Società, l'ampliamento dell'oggetto sociale e la diversa destinazione delle risorse ex Fintecna inizialmente destinate alla realizzazione dell'opera.

In attuazione delle sopra esposte disposizioni il 25 settembre 2007 è stato formalizzato l'atto di scissione del Ramo d'Azienda di Fintecna S.p.A. denominato "Infrastrutture", con assegnazione dello stesso ad ANAS S.p.A., che, pertanto, è divenuta socio di maggioranza con l'81,848% di possesso azionario (13 % RFI S.p.A., 2.576% Regione Calabria, 2.576% Regione Sicilia).

Riguardo infine l'oggetto sociale la legge ha attribuito alla società Stretto di Messina nuove competenze, che questa può svolgere, in qualità di impresa di diritto comune ed anche attraverso società partecipate, quali attività di individuazione, progettazione, promozione, realizzazione e gestione di infrastrutture trasportistiche e di opere connesse in Italia ed all'estero.

La società che, a seguito dell'accantonamento del progetto dell'opera disposto dal Governo nel 2006, non aveva potuto impartire al Contraente Generale l'ordine di inizio delle attività ed aveva dovuto adeguare la propria struttura al mutato contesto istituzionale e politico di riferimento, si trova ad oggi in una situazione sostanzialmente diversa, considerato che l'opera rientra esplicitamente nell'ambito delle grandi infrastrutture programmate dall'attuale Governo.

Gli ultimi due esercizi sono stati infatti caratterizzati da una serie di iniziative finalizzate all'effettiva ripresa delle attività sociali, anche sulla base dei chiari indirizzi

ricevuti in tal senso e suffragati da fatti concreti, tra cui l'inserimento dell'opera nell'Allegato Infrastrutture del DPEF 2009-2011, successivamente confermato dal DPEF 2010-2013, e la delibera CIPE del 6 marzo 2009 con la quale è stato destinato a favore del ponte un contributo di 1,3 mld/euro.

A conferma dell'attuale indirizzo dell'Esecutivo, il CIPE, nella delibera del 15 luglio 2009 di approvazione dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013, ha annoverato il "Ponte sullo Stretto di Messina" tra gli interventi fondamentali per lo sviluppo del mezzogiorno, imputandone il parziale finanziamento a carico del Fondo infrastrutture. Lo stesso CIPE, con la successiva delibera del 31 luglio 2009, ha assegnato alla Società (in luogo di RFI originario soggetto aggiudicatore) anche la realizzazione della variante di Cannitello, in considerazione del suo carattere di interferenza, il cui costo, pari ad €/migliaia 26.000, è interamente coperto da contributi stabiliti dal CIPE stesso, per effetto della delibera sopra citata e della successiva del 17 dicembre 2009.

Con il d.l. n. 78/2009, convertito con la legge n. 102/2009 e smi, è stato espressamente attribuito alla Società il sopra menzionato contributo in conto impianti di 1,3 mld/euro ed è stata prevista la nomina di un Commissario Straordinario, individuato con il successivo DPCM del 6 agosto 2009, con il compito, entro 60 giorni, di rimuovere gli ostacoli esistenti al concreto riavvio delle attività.

Tali ostacoli sono stati individuati nella necessità di modificare i contratti stipulati nel corso del 2006, di aggiornare il piano economico finanziario e la Convenzione di concessione.

Con riferimento ai contratti, la società aveva stipulato nel mese di aprile 2009 un accordo con il Contraente Generale, finalizzato ad assicurare il riavvio delle attività e, nel mese di maggio, un analogo accordo anche con il PMC. Tali intese sono state ulteriormente modificate nel mese di settembre per tener conto dei provvedimenti intervenuti ed, in particolare, della necessità di inserire negli accordi anche i lavori della variante di Cannitello.

Entrambe le intese sono divenute pienamente efficaci con l'approvazione del Commissario Straordinario che, in data 2 ottobre 2009, ha fornito il proprio assenso anche al nuovo Piano economico finanziario, trasmettendo apposita relazione al Ministero delle Infrastrutture ed al CIPE.

Sulla base di quanto sopra, il 30 novembre 2009, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è stipulato l'Atto aggiuntivo alla Convenzione del 30 dicembre 2003 tra la Società ed il competente Dicastero, con allegato il Piano economico finanziario aggiornato. Tale Atto aggiuntivo è stato successivamente approvato dall'art. 2, comma 205 della legge finanziaria 2010. Il Piano economico

finanziario aggiornato prevede un investimento complessivo di circa 6,3 mld/euro, le cui modalità di finanziamento non si discostano da quelle già indicate nel progetto preliminare approvato con delibera CIPE n. 66 del 1° agosto 2003.

Il costo dell'opera, per il 40%, pari a 2,5 mld/euro circa, è assicurato da contributi in conto impianti per 1,3 mld/euro e dal capitale sociale della Società, previo un ulteriore aumento di 900 milioni di euro rispetto ai 383 milioni ad oggi sottoscritti; per il rimanente 60% da finanziamenti da reperire secondo lo schema tipico del project finance.

L'Assemblea Straordinaria degli Azionisti tenutasi il 21 dicembre 2009, preso atto di quanto previsto dall'aggiornamento del Piano economico finanziario, ha deliberato di aumentare in una o più volte, entro il 20 dicembre 2014, il capitale sociale per un importo massimo di 900.000.000,00 di euro. A tal fine, si segnala che la Finanziaria 2010 ha autorizzato "la spesa di 470 milioni di euro per l'anno 2012, quale contributo alla società ANAS per la sottoscrizione e l'esecuzione, negli anni 2012 e seguenti, di aumenti di capitale della Società".

Si rileva da ultimo che con DPCM del 3 novembre 2009 è stato nominato il Commissario Straordinario per la velocizzazione delle procedure relative alla realizzazione delle opere propedeutiche e funzionali del Ponte sullo stretto di Messina, dei relativi collegamenti stradali e ferroviari nonché delle opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale del progetto.

La società è entrata in una prima fase di attività. A seguito degli accordi, sia il Contraente Generale che il PMC, hanno dato avvio alle attività di mobilitazione ed in data 23 dicembre 2009 è stato avviato il primo cantiere per la realizzazione della grande opera, consistente nella deviazione della linea ferroviaria tirrenica in corrispondenza di Cannitello.

I dati economico-patrimoniali al 31 dicembre 2009, raffrontati con quelli relativi al precedente biennio, sono quelli sinteticamente riportati nel seguente prospetto.

Dati sintetici del bilancio 2008 di Stretto di Messina Spa*(in migliaia di euro)*

Voci di bilancio	2009	2008	2007
Stato patrimoniale			
A) Crediti verso soci	122.618	122.618	122.618
B) Immobilizzazioni	195.709	183.687	180.662
C) Attivo circolante	107.158	118.609	120.328
D) Ratei e risconti attivi	30	16	116
Totale attivo	425.515	424.929	423.723
A) Patrimonio netto	387.172	386.815	386.804
B) Fondo per rischi ed oneri	5.025	6.525	5.025
C) TFR	1.003	990	1.255
D) Debiti	6.391	4.685	4.709
E) Ratei e risconti passivi	25.924	25.914	25.930
Totale passivo	425.515	424.929	423.723
Conto economico			
A) Valore della produzione	6.455	4.298	10.593
B) Costi della produzione	7.009	8.138	17.690
MOL	- 1.800	- 1.902	- 2.318
Risultato operativo	-554	-3.840	-7.097
C) Proventi e oneri finanziari	1.280	5.208	4.982
D) Rettifiche di valori	0	0	2.294
E) Proventi e oneri straordinari	-279	-564	-246
F) Imposte dell'esercizio	-91	-793	-1.238
Risultato netto dell'esercizio	356	11	-5.893

L'esercizio si è chiuso con un contenuto avanzo (circa 356 mila euro), determinato essenzialmente dall'aumento del valore della produzione, mentre la situazione patrimoniale presenta un incremento nelle immobilizzazioni per effetto della capitalizzazione dei costi di realizzazione dell'opera.

Nel corso dell'esercizio 2009 non vi sono state variazioni nelle unità di personale che, al 31 dicembre ammontavano a 35 unità.

La Corte dei conti, con la delibera n. 24/2009/G del 15 dicembre 2009 della Sezione Controllo sulla gestione ha relazionato sull'indagine programmata in merito agli "Esiti dei finanziamenti per il ponte sullo Stretto di Messina".

8.2.2. Quadrilatero Marche-Umbria S.p.a.

Il Progetto Quadrilatero Marche-Umbria prevede la realizzazione di opere infrastrutturali viarie (i cui assi rappresentano idealmente i quattro lati di un quadrilatero) attraverso un innovativo piano di cofinanziamento, il Piano di Area Vasta.

Il Piano delle Infrastrutture Viarie (PIV) consiste nel completamento e adeguamento di due arterie principali (l'asse Foligno-Civitanova Marche sulla strada statale 77 e l'asse Perugia-Ancona sulle strade statali 76 e 318), della Pedemontana Fabriano-Muccia/Sfercia e altri interventi viari.

Il Piano di Area Vasta (PAV) per il cofinanziamento del Progetto infrastrutturale viario prevede di valorizzare i benefici derivanti al territorio dal potenziamento degli assi viari, trasformandoli in flussi di ricavi attraverso l'insediamento di nuove aree produttive, denominate Aree Leader e Aree di implementazione, adiacenti alle medesime infrastrutture stradali. Il PAV coinvolge 58 Comuni marchigiani e umbri.

La Quadrilatero Marche Umbria S.p.A. è una Società pubblica di progetto, senza scopo di lucro, istituita il 6 giugno 2003 ai sensi del d. l. n. 190/2002, così come modificato dal d. l. n. 163/2006 ed ha pertanto per oggetto la progettazione e la realizzazione delle tratte stradali costituenti il sistema di viabilità ricompreso nel progetto, la redazione dei Piani di Area Vasta (PAV) delle due infrastrutture SS 76 e 77 necessari per l'attuazione del progetto, l'acquisizione, la valorizzazione ed il collocamento sul mercato delle aree leader, il reperimento delle risorse finanziarie necessarie ad assicurare la completa copertura dell'investimento.

ANAS ha detenuto, sin dalla costituzione della società, una partecipazione di controllo, attestata al 31 dicembre 2009 al 92,38%.

Tra i principali eventi societari si evidenzia l'ingresso nella compagine azionaria delle Camere di Commercio di Ancona e Perugia. Tale ingresso è avvenuto nel corso del primo semestre 2009 attraverso la cessione di parte delle azioni del socio ANAS a favore della CCIAA di Ancona per €/migliaiaia 100 e a favore della CCIAA di Perugia per €/migliaiaia 250. Nella seconda metà dell'anno 2009 ha avuto inoltre luogo la sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale per 15 milioni di euro, deliberato dal CdA della Società in data 19 giugno 2009. Tale aumento è stato sottoscritto dalla Regione Marche, dalla Camera di Commercio di Ancona e dall'ANAS. Pertanto al 31 dicembre 2009 il capitale sociale della società, pari a 50 milioni di euro, è interamente sottoscritto e versato per 38.781.500 euro. Il prospetto seguente evidenzia l'importo e la percentuale di possesso delle azioni al 31 dicembre 2009.

Azionisti	Capitale sociale	% di possesso
ANAS	46.191.000	92,38%
Regione Marche	1.429.000	2,86%
Sviluppumbria	1.200.000	2,40%
Provincia Macerata	508.000	1,02%
CCIAA Macerata	250.000	0,50%
CCIAA Perugia	250.000	0,50%
CCIAA Ancona	142.000	0,28%
Provincia di Perugia	30.000	0,06%
Totale	50.000.000	100,00%

Per quanto riguarda il PIV, suddiviso in due maxilotti affidati nel 2006 con gara internazionale ai contraenti generali si segnala che il 3 dicembre 2009 è stato aperto al traffico il primo tratto Pontelatrive–Collesentino nel Comune di Camerino, mentre proseguono i lavori del restante tratto Foligno-Pontelatrive. Nel mese di dicembre 2009 è stato inoltre approvato dal Cda della Società il progetto definitivo della SS 3 Pontecentesimo-Foligno, tratto di collegamento alla SS 77.

Per la direttrice Perugia–Ancona, i lavori proseguono. Infine per la Pedemontana delle Marche, tratto Fabriano–Muccia/Sfercia, il 18 dicembre 2009 è stata avviata la procedura per l’approvazione del progetto definitivo.

Relativamente al Piano di Area Vasta (PAV), sono stati pubblicati i bandi di gara per il collocamento sul mercato della prima tranche di otto Aree leader, già approvate dal CIPE nel 2006.

In merito all’ulteriore sviluppo del Pav sono state avviate le procedure per l’approvazione da parte del CIPE dei progetti riguardanti altre Aree leader, già previste dal piano originario.

Alla data di chiusura dell’esercizio 2009 il fabbisogno finanziario complessivo per la realizzazione del Progetto Quadrilatero (Sistema viario e Piano di Area Vasta) è stato valutato in 2.233 milioni di euro, con un incremento rispetto al quadro economico originario del progetto, il cui valore approvato dal Cipe con delibera n. 13/2004, era di 2.157 milioni di euro.

Di seguito si riportano i dati più significativi di bilancio, raffrontati con quelli dei precedenti esercizi, dai quali si evince che la controllata Quadrilatero Marche-Umbria Spa ha chiuso il bilancio d’esercizio 2009 con il risultato di pareggio.

Dati sintetici del bilancio 2009 di Quadrilatero Marche-Umbria Spa*(in migliaia di euro)*

Voci di bilancio	2009	2008	2007
Stato patrimoniale			
A) Crediti verso soci	11.218	0	0
B) Immobilizzazioni	8.915	5.405	2.104
C) Attivo circolante	95.731	81.172	41.311
D) Ratei e risconti attivi	162	324	42
Totale attivo	116.026	86.901	43.458
A) Patrimonio netto	49.994	34.994	9.994
B) Fondi per rischi ed oneri	6.216	3.229	670
C) TFR	43	26	18
D) Debiti	59.773	48.652	32.764
E) Ratei e risconti passivi	0	0	11
Totale passivo	116.026	86.901	43.458
Conto economico			
A) Valore della produzione	1.454	1.154	990
B) Costi della produzione	2.090	1.995	1.423
MOL	69	0	222
Risultato operativo	-636	-841	-433
C) Proventi e oneri finanziari	1.023	1.207	520
D) Rettifiche di valori di attività	0	0	0
E) Proventi e oneri straordinari	-70	0	120
F) Imposte dell'esercizio	-317	-366	-208
Risultato netto dell'esercizio	0	0	0

Si evidenzia che il conto economico riflette costi e ricavi per la sola parte afferente il P.A.V., in quanto i costi per servizi inerenti le opere viarie (P.I.V.) non sono imputati al conto economico bensì ai conti di credito verso ANAS per il futuro trasferimento alla stessa.

Per quanto concerne la situazione patrimoniale i crediti verso soci per versamenti ancora dovuti al 31 dicembre 2009 riguardano la parte non richiamata relativa all'aumento del capitale sociale di 15 milioni di euro deliberato dal CdA della società il 19 giugno 2009.

Nel corso dell'anno l'organico è cresciuto arrivando alla data del 31 dicembre a 56 unità, con un incremento di 4 unità rispetto alle 52 riscontrabili alla fine del precedente esercizio.

8.3. Le Società collegate ed altre imprese partecipate

Sono collegate di ANAS le cinque società a controllo congiunto con le Regioni (Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A., Concessioni Autostradali Venete S.p.A., Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A., Autostrade del Lazio S.p.A., Autostrada del Molise S.p.A.), l'Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., la Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus S.p.A. (SITAF) e la Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A. (SITMB).

Ad esse si aggiunge il Consorzio Italiano Infrastrutture Trasporti Iraq (CIITI) quale collegata, mentre risultano semplicemente partecipati gli altri consorzi CAIE, Consel ed IDC.

8.3.1. Concessioni Autostrade Lombarde S.p.A. (CAL)

La Società, partecipata pariteticamente da ANAS ed Infrastrutture Lombarde S.p.A., è stata costituita il 19 febbraio 2007 in attuazione di quanto disposto dal comma 979 dell'articolo unico della legge n. 296/2006, ed ha per oggetto il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti direttamente ed indirettamente l'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore, trasferiti da ANAS Spa per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda (km 86,7 per circa 4,7 mld/euro), dell'Autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano (km 62,1 per circa 1,6 mld/euro) delle Tangenziali esterne di Milano (km 33,0 per circa 1,7 mld/euro).

La CAL può provvedere all'affidamento, ad uno o più concessionari, della realizzazione e della gestione delle suddette tre importanti autostrade, interamente collegate nel territorio lombardo.

L'esercizio 2009 è stato caratterizzato dall'approvazione da parte del CIPE dei progetti definitivi dell'autostrada Brebemi e dell'autostrada Pedemontana Lombarda, nonché della Convenzione Unica con la società concessionaria della Tangenziale Est di Milano.

A seguito di quanto sopra, è stato possibile avviare in data 21 luglio 2009 le attività propedeutiche all'esecuzione dei lavori del 1° stralcio del progetto esecutivo di Brebemi (viadotto sul fiume Oglio).

Il capitale sociale ammonta a 4 milioni di euro, interamente versato, ed è partecipato, come detto, in maniera paritetica da ANAS ed Infrastrutture Lombarde Spa. La durata della società è prevista al 31 dicembre 2032.

Dati economico-patrimoniali relativi al triennio 2007-2009

Voci di bilancio	(in migliaia di euro)		
	2009	2008	2007
Capitale sociale	4.000	4.000	4.000
Valore della produzione	3.287	1.904	914
MOL	-163	-428	-244
Risultato operativo	-223	-476	-284
Risultato d'esercizio	-192	-274	-188
Patrimonio netto	3.346	3.537	3.812

I risultati contabili della gestione 2009 evidenziano un sensibile incremento del valore della produzione che, malgrado l'aumento dei costi della produzione, ha determinato un generalizzato, ancorché contenuto, miglioramento nei risultati di gestione.

In particolare, la società ha chiuso l'esercizio 2009 con una perdita di €/migliaia 192, che l'assemblea degli azionisti ha deliberato di riportare a nuovo.

Le unità di personale sono passate dalle 12 unità presenti alla fine del 2008 alle 18 al 31 dicembre 2009.

8.3.2 Autostrada del Molise S.p.A.

La Società mista a partecipazione paritetica tra ANAS S.p.A. e Regione Molise (AdM), è stata costituita il 18 gennaio 2008 con il compito di provvedere all'esercizio di tutte le attività, di svolgere le funzioni ed i poteri ad essa trasferiti con decreto del Ministero delle Infrastrutture ai sensi dell'art. 2, comma 289, della legge n. 244/2007, al fine della realizzazione e della gestione di infrastrutture autostradali ed in particolare dell'autostrada A14-A1 Termoli-San Vittore.

Il nuovo collegamento autostradale prevede un tracciato di circa 150 km che si svilupperà in due tratte: Bojano-Termoli e San Vittore-Venafro-Isernia-Bojano-Campobasso, per un costo stimato di circa 3,5 mld/euro.

AdM è organismo di diritto pubblico ai sensi del d. lgs. n. 163/2006 e della direttiva 2004/18/CE del 31 marzo 2004.

Il 23 gennaio 2009 è stato sottoscritto tra il Governo e la Regione Molise il 1° Atto Integrativo dell'Intesa Generale Quadro del 3 giugno 2004, con il quale il Governo si è impegnato con la Regione a provvedere al finanziamento dell'opera.

Si segnala che l'opera di competenza della Società è stata inserita, nella seduta CIPE del 6 marzo 2009, all'interno del programma delle infrastrutture strategiche da

attivare nel periodo 2009-2011.

Il capitale sociale ammonta a 3 milioni di euro, interamente versato, ed è partecipato, come detto, in maniera paritetica da ANAS e Regione Molise. La durata della società è prevista sino al 31 dicembre 2050.

Dati economico-patrimoniali relativi al biennio 2008-2009

Voci di bilancio	(in migliaia di euro)	
	2009	2008
Capitale sociale	3.000	3.000
Valore della produzione	0	0
MOL	-20	-13
Risultato operativo	-22	-14
Risultato d'esercizio	-13	-1
Patrimonio netto	2.986	2.999

L'esercizio 2009 è stato chiuso con una perdita pari ad €/migliaia 13.

La Società non ha al momento personale dipendente.

8.3.3 Autostrade del Lazio S.p.A.

La Società è stata costituita il 4 marzo del 2008 da ANAS S.p.A. e Regione Lazio, in attuazione di quanto disposto dall'Accordo di Programma dell'8 novembre 2006, dalla legge regionale del Lazio 21 dicembre 2007, n. 22 e dall'art. 2, comma 289, della legge 24 dicembre 2007 n. 244, ed ha per oggetto il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti la procedura di evidenza pubblica per l'affidamento della concessione nonché l'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente e aggiudicatore trasferiti dai soci per la realizzazione del progetto integrato Corridoio intermodale Roma-Latina e Collegamento Cisterna-Valmontone, nonché di altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario regionale.

La stessa è organismo di diritto pubblico ai sensi del d. lgs. n. 163/2006 e della direttiva 2004/18/CE del 31 marzo 2004 e può compiere in Italia e all'estero tutte le operazioni che siano comunque connesse e/o strumentali all'oggetto sociale.

A seguito della delibera CIPE n. 55 del 2 aprile 2008, AdL è divenuta il nuovo soggetto aggiudicatore delle opere ricomprese nel progetto integrato di cui al punto 1 della delibera CIPE n. 50/2004 e, pertanto, beneficiaria dei contributi stanziati dalla richiamata delibera.

Il capitale sociale ammonta a 2,2 milioni di euro, interamente versato, ed è partecipato, come detto, in maniera paritetica da ANAS e Regione Lazio. La durata della società è prevista al 31 dicembre 2050.

Dati economico-patrimoniali relativi al biennio 2008-2009

(in migliaia di euro)

Voci di bilancio	2009	2008
Capitale sociale	2.200	2.200
Valore della produzione	0	0
MOL	-222	-163
Risultato operativo	-226	-165
Risultato d'esercizio	-203	-131
Patrimonio netto	1.866	2.069

L'esercizio 2009 si è chiuso con una perdita pari a €/migliaia 203, che l'assemblea degli azionisti ha deliberato di riportare a nuovo.

La Società non ha al momento personale dipendente.

8.3.4 Concessioni Autostradali Venete s.p.a.

La Società Concessioni Autostradali Venete S.p.A. (CAV), è stata costituita il 1° marzo 2008 da ANAS S.p.A. e Regione Veneto con un capitale sociale di 2.000.000 di euro, sottoscritto in parti eguali dai due soci, e con durata fino al 31 dicembre 2050.

La Società, in attuazione di quanto disposto dall'art.2, comma 290, della legge n. 244/2007, ha per oggetto il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti ed i rapporti inerenti la gestione, compresa la manutenzione ordinaria e straordinaria, del raccordo autostradale di collegamento tra l'Autostrada A4-tronco Venezia Trieste e delle opere a questo complementari nonché della tratta autostradale Venezia Padova, quest'ultima precedentemente affidata alla società Autostrada Padova-Venezia S.p.A. (di seguito congiuntamente le Opere).

La Società subentra in tutte le situazioni giuridiche attive e passive relative alle opere con effetto dalla data di ultimazione dei lavori di costruzione, per quelle inerenti il raccordo autostradale di collegamento tra l'autostrada A4-tronco Venezia-Trieste, e dalla data di scadenza della concessione assentita alla Società Autostrada Padova Venezia S.p.A. per quelle inerenti la tratta autostradale Venezia-Padova.

Inoltre, conformemente a quanto disposto nella delibera CIPE del 26 gennaio

2007, la Società ha per oggetto il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti ed i rapporti inerenti la realizzazione e la gestione degli ulteriori investimenti di infrastrutture viarie che saranno indicati dalla Regione Veneto, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture.

Il principale obbligo dal punto di vista economico finanziario cui Cav S.p.A. è convenzionalmente chiamata a rispondere è il pagamento ad ANAS per i costi sostenuti per la costruzione del Passante, pari a circa 857 milioni di euro (al netto dei contributi pubblici e dei pedaggi per le percorrenze aggiuntive applicate alle barriere dell'area di Mestre nel periodo antecedente l'apertura del Passante stesso), da effettuarsi nel corso dell'anno 2010. Ulteriore impegno è costituito dalle somme da corrispondere alla Società delle Autostrade di Venezia-Padova per circa 82 milioni di euro relative all'indennizzo calcolato sulla base degli investimenti effettuati e non ancora ammortizzati in relazione all'avvenuto subentro nella gestione delle corrispondenti tratte autostradali (circa 75 milioni di euro) e al recupero dei costi sostenuti per i servizi tecnologici prestati sulla Tangenziale di Mestre e per la gestione della stazione di Mira/Oriago (7 milioni di euro circa).

L'anno 2009 è stato il primo esercizio di reale operatività della Società.

Nel mese di febbraio infatti, con l'inaugurazione e l'apertura al traffico del "Passante di Mestre", è avvenuto l'effettivo inizio delle attività. Nel corso dell'anno sono state completate alcune infrastrutture complementari, quali i caselli intermedi, che hanno migliorato la funzionalità del Passante, sia in termini di aumento della integrazione territoriale, sia in termini di capacità di gestire maggiori volumi di traffico.

Il 1° dicembre 2009 CAV è subentrata alla Società delle Autostrade di Venezia-Padova nella gestione delle tratte Padova-Mestre, Tangenziale Ovest di Mestre e Raccordo autostradale Marco Polo; pertanto da tale data la Società gestisce un sistema autostradale costituito da due tratte distinte, con funzioni complementari di continuità e di collegamento territoriale.

Il bilancio 2009 chiude con un utile di esercizio di circa €/migliaia 7.420.

Il valore della produzione, pari ad €/migliaia 81.016, è costituito principalmente dai ricavi da pedaggio per €/migliaia 80.980 riferiti agli introiti derivanti dal traffico sul Passante per il periodo 8 febbraio-31 dicembre e dal traffico sul tracciato autostradale Venezia-Padova per il solo mese di dicembre.

**Dati economico-patrimoniali più significativi
relativi al biennio 2008-2009**

Voci di bilancio	<i>(in migliaia di euro)</i>	
	2009	2008
Crediti verso soci	0	1.500
Immobilizzazioni	902.026	10
Circolante	148.231	472
Totale attivo	1.050.257	1.982
Patrimonio netto	9.381	1.960
Debiti	1.040.011	22
Totale passivo	1.050.257	1.982
Valore della produzione	81.016	0
Costi della produzione	53.213	51
Proventi e oneri finanziari	-9.198	12
Imposte	-4.538	0
Risultato d'esercizio	7.420	-39

Le unità di personale sono passate dalla unica unità presente alla fine del 2008 alle 238 al 31 dicembre 2009, tenuto conto del personale assorbito a seguito del subentro alla società Autostrada VE-PD.

8.3.5 Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A.

La Società Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A (CAP), è stata costituita il 24 luglio 2008 da ANAS S.p.A. e S.C.R. Piemonte S.p.A. (interamente partecipata dalla Regione Piemonte) con un capitale sociale di 2.000.000 di euro sottoscritto in parti eguali dai due soci e con durata fino al 31 dicembre 2050.

La Società, in attuazione di quanto disposto dal Protocollo d'Intesa dell'8 aprile 2008, nonché con riferimento all'art. 2, comma 289, della legge n. 244/2007, ha per oggetto il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti direttamente e indirettamente all'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore per la realizzazione della Tratta Biella-A26 Casello di Romagnano-Ghemme della Pedemontana Piemontese di sezione autostradale, della Tratta autostradale Biella-A4 Torino-Milano casello di Santhià della Pedemontana Piemontese, dell'infrastruttura autostradale collegamento multimodale di corso Marche a Torino, della tangenziale autostradale est di Torino, del Raccordo autostradale Strevi-Predosa, nonché di altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario regionale.

L'esercizio 2009 è stato sostanzialmente caratterizzato dallo svolgimento della

procedura di gara per l'affidamento della Concessione della Pedemontana Piemontese, aggiudicata provvisoriamente lo scorso 17 dicembre a favore dell'ATI SATAP S.p.a.

Dati economico-patrimoniali relativi al biennio 2008-2009

(in migliaia di euro)

Voci di bilancio	2009	2008
Capitale sociale	2.000	2.000
Valore della produzione	456	0
MOL	18	-4
Risultato operativo	11	-4
Risultato d'esercizio	15	3
Patrimonio netto	2.018	2.003

L'esercizio 2009 è stato chiuso con un risultato positivo, pari ad €/migliaia 15, che l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato di riportare a nuovo, dopo aver effettuato l'accantonamento a riserva legale (€/migliaia 748).

La Società non ha al momento personale dipendente.

8.3.6 Autostrada Asti-Cuneo s.p.a.

Costituita nel 2006, con durata prevista al 31 dicembre 2050, la Società ha un capitale sociale sottoscritto di 200 milioni di euro, di cui versati 50 milioni di euro.

Vi partecipa, oltre ad ANAS (35%) la SALT (azionista di maggioranza con il 60%) e la Itinera Spa (5%).

L'Asti-Cuneo Spa si configura come società di progetto per provvedere al completamento dell'autostrada tra le città di Asti e di Cuneo. L'oggetto sociale consiste in particolare nelle attività di progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione del collegamento autostradale in qualità di concessionaria di ANAS Spa ai sensi degli articoli 19, commi 2 e 2 bis e 37 *quinquies* della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e s.m.i.

Il collegamento autostradale, pari a 93,2 km, prevede un investimento complessivo di circa 1,6 mld/euro ed un tempo di realizzazione di circa 4 anni dalla data della stipula della convenzione di concessione, divenuta pienamente efficace con la registrazione della Corte dei conti il giorno 11 febbraio 2008. Da tale data la società è in grado, pertanto, di dare avvio alla realizzazione dei lavori di completamento dell'arteria autostradale, assumendo al tempo stesso la gestione dei lotti già in esercizio.

La durata della concessione è prevista in 23,5 anni a partire dalla data di ultimazione lavori.

Dati economico-patrimoniali relativi al triennio 2007-2009

(in migliaia di euro)

Voci di bilancio	2009	2008	2007
Capitale sociale	200.000	200.000	200.000
Valore della produzione	13.243	6.351	1.014
MOL	605	-2.304	-1.225
Risultato operativo	1.247	-2.307	-1.272
Risultato d'esercizio	500	-998	652
Patrimonio netto	200.661	200.161	201.160

La Società ha chiuso il 2009 con un utile netto pari a €/migliaia 500, che l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato di destinare a riserve.

Le unità di personale sono passate dalle 82 unità presenti alla fine del 2008 alle 89 al 31 dicembre 2009.

8.3.7 Società italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A.

Costituita nel 1957, la Società ha un capitale sociale sottoscritto ed interamente versato di 109.084.800,00 euro. La sua durata è fissata al 31 dicembre 2055.

L'azionista di maggioranza (51,000%) è Autostrade per l'Italia. L'ANAS vi partecipa con il 32,125%. Sono presenti, inoltre, la Regione Autonoma Valle d'Aosta (10,625%), il Cantone di Ginevra e la Città di Ginevra entrambe con il 3,125%.

La Società ha per oggetto la costruzione e l'esercizio della galleria stradale attraverso il massiccio del Monte Bianco, per la parte prevista dalla Convenzione fra l'Italia e la Francia, nonché il concorso al miglioramento del sistema viario di accesso alla galleria, entro i confini della Regione Valle d'Aosta.

Il 1° ottobre 2008 ha assunto piena e definitiva efficacia la nuova Convenzione tra Italia e Francia per il Traforo del Monte Bianco, sottoscritta da parte dei Ministri competenti in occasione del vertice di Lucca del 24 novembre 2006, la quale sostituisce a tutti gli effetti gli accordi internazionali che erano stati stipulati all'epoca della costruzione e della storica apertura al traffico del Traforo. 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.

Il 2009 è stato indubbiamente caratterizzato dal peso della grave crisi economica