

**ORGANI SOCIALI E DI CONTROLLO DI ANAS SpA**

Società controllata dall'azionista unico MEF

Consiglio di Amministrazione*	Presidente	Dott. Pietro Ciucci
	Consiglieri	Arch. Giuseppe Cerutti Dott. Claudio Andrea Gemme Arch. Bortolo Mainardi Avv. Giuseppe Spampinato
Direttore generale		Dott. Pietro Ciucci
Condirettori generali		Dott. Leopoldo L. Conforti** Ing. Gavino Coratza*** Dott. Stefano Granati
Dirigente Preposto		Dott. Giancarlo Piciarelli
Collegio Sindacale	Presidente	Prof. Mario Basili
	Sindaci effettivi	Dott. Lucio Mariani Prof. Gianfranco Zanda
	Sindaci supplenti	Dott. ssa Rosa Grimaccia Dott. Luigi D'Attoma
Corte dei Conti	Magistrato delegato al controllo****	Dott. Michele Grasso
	Sostituto delegato al controllo*****	Dott.ssa Oriana Calabresi
Società di revisione		Reconta Ernst & Young SpA

\* Il Consiglio di Amministrazione è stato nominato, per gli esercizi 2009-2010-2011, dall'assemblea ordinaria degli azionisti tenutasi il 17 luglio 2009.

\*\* Nominato nel mese di ottobre 2009.

\*\*\* Nominato nel mese di dicembre 2009.

\*\*\*\* Nominato dalla Corte dei Conti nel mese di luglio 2009.

\*\*\*\*\* Nominato dalla Corte dei Conti nel mese di dicembre 2009.

PAGINA BIANCA

## RELAZIONE SULLA GESTIONE

### **CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE – PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE 2009**

Il bilancio 2009 del gruppo Anas si è chiuso con un utile di €/migliaia 16.789. La variazione, in misura pari a €/migliaia 14.434 rispetto all'utile dell'esercizio precedente (€/migliaia 5.355), è dovuta al positivo risultato conseguito sia dalla capogruppo che da alcune società partecipate.

Il bilancio dell'esercizio 2009 della capogruppo si è chiuso con un utile di €/migliaia 5.320 e registra un incremento di €/migliaia 1.790 rispetto all'utile dell'esercizio precedente (€/migliaia 3.530). Per il secondo anno consecutivo Anas ha potuto realizzare un risultato positivo oltretutto in forza una corretta ed attenta gestione dei costi - come ad esempio il costante ridimensionamento delle consulenze - anche per effetto di alcuni eventi di natura non ricorrente verificatisi nell'esercizio, che riguardano essenzialmente il risultato della gestione finanziaria e delle componenti straordinarie.

In particolare il saldo della gestione finanziaria si incrementa, rispetto all'esercizio precedente, per €/milioni 63,61 (+ 154,8%), principalmente per effetto delle seguenti componenti:

- gli interessi attivi maturati (€/milioni 54) sul credito IVA 2003-2005 (€/milioni 771) chiesti a rimborso nel 2006 ed incassati nel corso del secondo semestre 2009, nonché, gli interessi sul credito IVA relativo alle annualità 2006 (€/milioni 55), 2007 (€/milioni 55) e 2008 (€/milioni 313);
- gli interessi ed il rimborso di oneri pari a €/milioni 30 riconosciuti dalla società CAV – Concessioni Autostradali Venete ad Anas ai sensi dell'art. 6.2 della vigente convenzione, a titolo di ristoro dei maggiori oneri sostenuti da Anas sulle somme anticipate per la realizzazione del Passante autostradale di Mestre.

Il saldo della gestione degli Enti Locali migliora passando dal disavanzo di €/milioni 113,80 dell'esercizio precedente all'avanzo di €/milioni 14,57 del corrente esercizio, determinato dal minor contenzioso registrato rispetto alle previsioni sui lavori effettuati sulle strade divenute di competenza delle Regioni e degli Enti locali.

Analogamente, il saldo delle componenti straordinarie migliora passando da un deficit di €/milioni 34,28 dell'esercizio precedente a €/milioni 8,30 al 31/12/2009, per effetto delle maggiori sopravvenienze attive derivanti da riclassifiche su capitalizzazioni e coperture relative ad esercizi precedenti.

La variazione complessivamente positiva di tali componenti è mitigata:

- dalla flessione dei ricavi totali, pari a €/milioni 17,59 (meno 2%), che passano da €/milioni 885,88 a €/milioni 868,29, determinata essenzialmente dalla riduzione del corrispettivo di servizio che passa da €/milioni 278,03 a €/milioni 242,71 (meno 12,7%);

- dall'incremento dei costi operativi, pari a €/milioni 77,99 (+11,6%), che passano da €/milioni 675,21 a €/milioni 753,19, determinato sostanzialmente dai maggiori interventi di manutenzione ordinaria su strade statali ed autostrade in gestione diretta e da altri costi operativi;
- dall'incremento degli ammortamenti ed accantonamenti (esclusi gli Enti Locali e le concessionarie) per €/milioni 140,51, che passano da €/milioni 94,93 a €/milioni 235,43, determinato principalmente dalla voce accantonamenti a fondo rischi.

Soprattutto a causa di tale ultimo fenomeno il reddito operativo passa da €/milioni 115,75 del precedente esercizio al disavanzo operativo di €/milioni 120,33.

Va inoltre segnalato che l'impegno del vertice attuale si è 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 aziendali: l'assetto di *governance*, l'organizzazione e la gestione del personale, la progettazione e la direzione dei lavori, il modello di esercizio, la ricerca e l'innovazione, la sicurezza del lavoro, la certificazione di qualità di tutte le attività dell'area tecnica e legale, 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.

L'utile netto raggiunto per il secondo anno consecutivo non è però ancora sufficiente a rassicurare sul risanamento economico strutturale e durevole di Anas.

Da un lato, infatti, anche il 2009 ha potuto beneficiare, come già evidenziato, di componenti positive di natura non ricorrente ma dall'altro lato ha subito 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 278,03 a €/milioni 242,71. Continua così a permanere l'incertezza sull'entità del corrispettivo fissata di anno in anno sulla base delle disponibilità del bilancio dello Stato, che conferma la non ancora risolta questione di fondo della autonomia finanziaria dell'Anas.

Infatti, il principale obiettivo da perseguire per inverare l'effettiva trasformazione in società, come già segnalato negli esercizi precedenti, 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, potendo contare nella misura massima possibile su 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 non vengano utilizzate al meglio.

Al riguardo, la mancanza di qualsiasi stanziamento nella Legge Finanziaria per il 2010 a favore di Anas per nuovi investimenti preoccupa soprattutto per l'impossibilità di attuare i necessari interventi di manutenzione straordinaria sulla rete stradale, come noto, fortemente connessi con il mantenimento di adeguati livelli di servizio e di sicurezza della rete stessa.

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 anche per il corrente esercizio 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 - la direzione aziendale, fin dal suo insediamento nel luglio 2006, ha esperito un notevole sforzo individuando le cause del fenomeno ed intervenendo sulle stesse, e migliorandone la gestione, per il tramite di una serie di apposite misure tecnico-procedurali. Occorre, tuttavia, tenere presente che, come più volte segnalato, la misurazione della reale 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 multiple rispetto all'effettiva quantificazione 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 componente negativa del conto economico di esercizio.

E' infine da menzionare che l'obiettivo di Anas, la sua *mission* aziendale, continua ad essere 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 2009

Il Contratto di Programma 2009, è stato siglato in data 30 giugno 2009 a seguito del parere favorevole espresso dal CIPE nella seduta del 26.6.2009 ed è stato approvato in data 13.7.2009 con decreto interministeriale n. 568. Infine, in data 13.08.2009 è stato registrato dalla Corte dei Conti.

Come noto, in attesa dell'approvazione del nuovo Piano Economico-Finanziario e della sottoscrizione della Convenzione Unica, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ANAS hanno sottoscritto in data 30.7.2007 il Contratto di Programma per il 2007 che ha definito le

modalità di impiego delle risorse messe a disposizione della Società nel medesimo anno per gli interventi di sviluppo e gestione della rete in concessione ed ha recepito la disciplina convenzionale immediatamente applicabile ai rapporti tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ANAS con riguardo alle attività oggetto di concessione.

Poiché il Piano Economico Finanziario - dopo essere stato esaminato nel settembre 2007 dalla 8ª Commissione Permanente della Camera dei Deputati (Ambiente, Territorio, Lavori Pubblici) e nel novembre 2007 dalla 8ª Commissione Permanente del Senato della Repubblica (Lavori Pubblici, Comunicazioni) – non è stato ancora approvato con decreto da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e con il Ministro dell'Ambiente e, poiché conseguentemente, non è stato possibile procedere alla stipula della Convenzione Unica, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ANAS hanno ravvisato la necessità di stipulare un Contratto di Programma strutturalmente analogo a quello relativo al 2007 anche per gli esercizi 2008 e 2009.

Le risorse attribuite ad ANAS per investimenti ammontano, per l'anno 2009, a 1.204 €/milioni, comprensive di €/milioni 60 da destinare al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui contratti da ANAS di cui al Contratto di Programma 2003-2005. Delle rimanenti risorse per investimenti, pari a €/milioni 1.144, €/milioni 694 sono stati resi immediatamente disponibili, mentre i restanti €/milioni 450 sono subordinati all'accertamento dell'effettiva disponibilità dei fondi di cui all'art. 1, commi 758 e 759 della legge n. 296 del 2006.

Sulla base delle risorse disponibili e dello stato di avanzamento delle procedure relative alle autorizzazioni tecnico-amministrative dei singoli interventi, è stato individuato un Piano degli Investimenti articolato in due distinti elenchi dei quali il primo (Tabella 1 del Contratto di Programma) comprende gli interventi d'attivare nel corso del 2009 ed il secondo (Tabella 2 del Contratto di Programma) comprende un ulteriore elenco di progetti da attivare, previa autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e comunicazione al CIPE, in alternativa qualora uno o più degli interventi di cui alla Tabella 1 risultassero non cantierabili nel corso dell'anno. Nell'individuazione delle opere da realizzare, particolare attenzione è stata rivolta ai progetti di manutenzione straordinaria finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali interessate.

Inoltre, a seguito del sisma del 6.4.2009 che ha interessato la Regione Abruzzo e di quanto previsto dall'art. 4 del decreto legge 28.4.2009 n. 39, ANAS ha provveduto ad includere in Tabella 1 alcuni interventi urgenti di riparazione e adeguamento delle infrastrutture viarie statali interessate dal citato sisma per un importo complessivo di circa €/milioni 200.

Le risorse messe a disposizione di ANAS con il Contratto di Programma 2009 insieme ad altre fonti già disponibili consentono di attivare un volume di investimenti di €/milioni 1.474, di cui €/milioni 862 per nuove opere, €/milioni 569 per manutenzioni straordinarie e altri interventi e €/milioni 43 per contributi.

#### Attività di Anas come stazione appaltante e come gestore della rete

Nel corso del 2009 sono stati raggiunti i seguenti risultati:

- sono state bandite 20 gare di appalto per un importo di oltre €/miliardi 1,7, che confermano Anas una delle prime stazioni appaltanti del Paese per importi messi in gara;
- sono stati approvati 36 progetti (preliminari, definitivi ed esecutivi) per un importo complessivo di €/milioni 4.097;

- sono stati avviati 37 cantieri per nuove costruzioni per un investimento complessivo di €/milioni 2.197,27 e ne sono stati ultimati 29 per un investimento €/milioni 1.899,26;
- sono stati avviati 448 interventi di manutenzione straordinaria per un importo di €/milioni 169,09;
- sono stati affidate manutenzioni ordinarie per un importo complessivo di €/milioni 165,01.

### **Passante autostradale di Mestre**

In data 30 gennaio 2009 ANAS S.p.A. e Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A. hanno sottoscritto la Convenzione avente ad oggetto la gestione, compresa la manutenzione ordinaria e straordinaria, del Passante Autostradale di Mestre di collegamento dell'Autostrada A4, tronco Venezia-Trieste e delle opere a questo complementari, oltreché la gestione della tratta autostradale Venezia-Padova in concessione, sino al 30 novembre 2009 alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A..

L'8 febbraio 2009 è stato aperto al traffico il passante autostradale di Mestre lungo complessivamente 32,5 km, composto da tre corsie per ogni senso di marcia e corsia di emergenza per una larghezza complessiva di 32,5 metri. La nuova infrastruttura, essendo di fatto una viabilità autostradale alternativa alla tangenziale di Mestre, consente di separare i flussi di traffico di attraversamento da quelli afferenti il sistema viario urbano di Mestre e Venezia, innalzando sensibilmente i livelli di servizio e sicurezza, oltre che della rete autostradale, anche di quella della viabilità ordinaria della città di Mestre. E' doveroso segnalare che il passante autostradale di Mestre è un'opera imponente, realizzata in tempi record per gli standard italiani ed europei, grazie anche alla collaborazione quotidiana e positiva tra l'Anas, la Regione Veneto e gli altri Enti Locali.

La società CAV S.p.A. in data 27 novembre 2009 ha richiesto l'aggiornamento della convenzione allora vigente e del piano economico-finanziario al fine di tenere conto sia dei nuovi investimenti sia del mutato scenario socio economico in termini di aggiornamento dello studio trasportistico e dei costi operativi.

Con verbale sottoscritto in data 30 novembre 2009 ANAS S.p.A. ha consegnato a CAV S.p.A., ai sensi dell'art. 2.4 della Convenzione, la tratta autostradale, pertinenze ed altri beni connessi già oggetto della concessione assentita alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. sino alla data del 30 novembre 2009.

La nuova convenzione tra Anas e CAV è stata firmata il 23 marzo 2010 ma non è ancora efficace.

### **L'impegno dell'Anas per la ricostruzione della viabilità in Abruzzo**

L'Anas ha partecipato fin dal primo momento, all'emergenza post terremoto mettendo a disposizione uomini e mezzi in modo da garantire il ripristino della sicurezza della viabilità e per portare sostegno alle popolazioni civili colpite dal terremoto.

L'Anas, immediatamente dopo il sisma ha messo a disposizione della Protezione Civile il proprio personale sul posto per attivarsi, oltre che per le attività di verifica e monitoraggio della rete infrastrutturale di propria competenza, anche per le operazioni di soccorso alla popolazione,

con notevole dispiego di uomini e mezzi, facendo confluire a L'Aquila anche il personale proveniente da altri Compartimenti regionali.

L'impegno dell'Anas per la ricostruzione sta proseguendo nella realizzazione dei collegamenti e delle infrastrutture nei territori abruzzesi colpiti dal sisma, grazie a interventi programmati che ammontano a circa €/milioni 200.

L'Anas ha predisposto un Piano Speciale Terremoto 2009, come previsto dall'art. 4 del D.L. n. 39 del 28 aprile 2009, proponendo al Dipartimento per le Infrastrutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di inserire all'interno del Contratto di Programma 2009 alcuni interventi significativi per il miglioramento della viabilità e delle comunicazioni viarie, specie nel territorio aquilano.

Importanti interventi, inoltre, sono previsti sulle strade statali 696 'del Parco Regionale Sirente-Velino' e 80 'del Gran Sasso d'Italia' interventi di consolidamento dei versanti e di protezione del piano viabile programmati a seguito dei movimenti franosi che hanno colpito la zona a causa dell'azione combinata del sisma e degli eventi alluvionali che hanno interessato la zona alla fine del mese di aprile.

Tra le opere di nuova costruzione, da segnalare l'approvazione, a maggio 2009 da parte del Consiglio di Amministrazione dell'Anas, del progetto definitivo dei lavori sulla statale 17 a San Pio Le Camere, del valore di quasi €/milioni 77. Nel piano è stata inserita anche la realizzazione del primo lotto della variante all'abitato dell'Aquila, strada statale 684 'Tangenziale sud dell'Aquila, da Bazzano a S. Gregorio.

### Qualità

In continuità con l'attività svolta negli scorsi anni - che ha portato nel corso del 2008 all'ottenimento della certificazione di qualità la Condirezione Generale Tecnica - il 30 ottobre 2009 è stata conseguita anche la certificazione di qualità della Condirezione Generale Legale e Patrimonio, ai sensi della norma UNI EN ISO 9001:2008. Nel corso dell'anno 2010 sono state avviate le attività per ottenere la certificazione di qualità anche per la Condirezione Generale Amministrazione, Finanza e Commerciale con l'obiettivo di raggiungere entro l'anno la qualità per l'intera azienda.

### Il nuovo Consiglio di Amministrazione

Il 17 luglio 2009 l'Assemblea dei Soci dell'Anas S.p.A. ha confermato Presidente il Dott. Pietro Ciucci. Nella stessa assemblea è stato nominato anche il nuovo Consiglio di Amministrazione, formato da quattro membri oltre al Presidente, che sono: l'Arch. Giuseppe Cerutti, il Dott. Claudio Andrea Gemme, l'Arch. Bortolo Mainardi e l'Avv. Giuseppe Spampinato.

Signori azionisti,

prima di passare alla disamina delle attività e dei fatti amministrativi inerenti l'esercizio 2009, 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 impegno profuso 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 31.12.2009, 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**

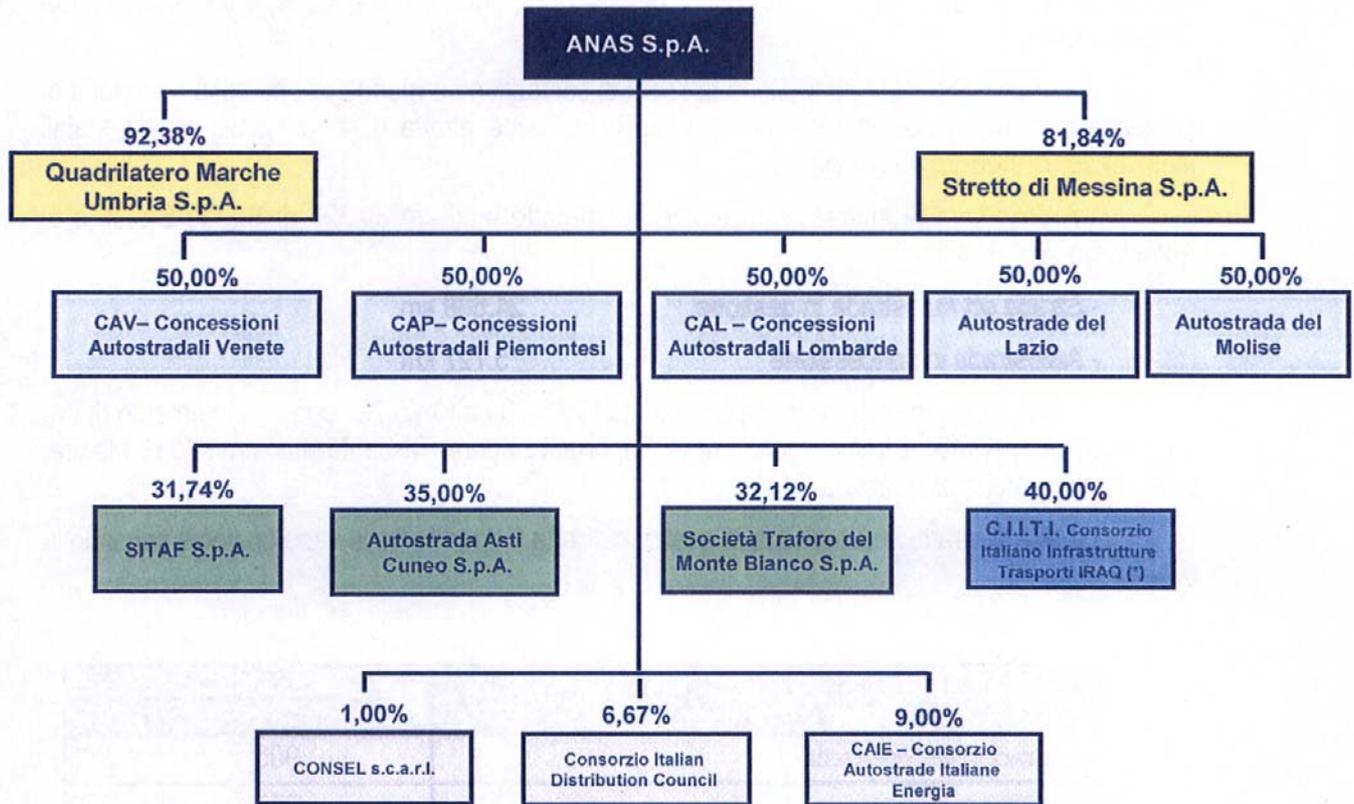
Il Gruppo Anas opera nella realizzazione e manutenzione delle infrastrutture viarie di interesse nazionale, che comprendono l'intera rete autostradale e la rete delle Strade Statali rilevanti per la mobilità nazionale. Il gruppo opera, direttamente o tramite società partecipate, quale stazione appaltante 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 2009 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 dell'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. 296/06 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 due società concessionarie 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 non ci sono state variazioni sostanziali nella composizione del gruppo.



(\*) Posto in liquidazione nell'assemblea consortile straordinaria del 15/2/2010.

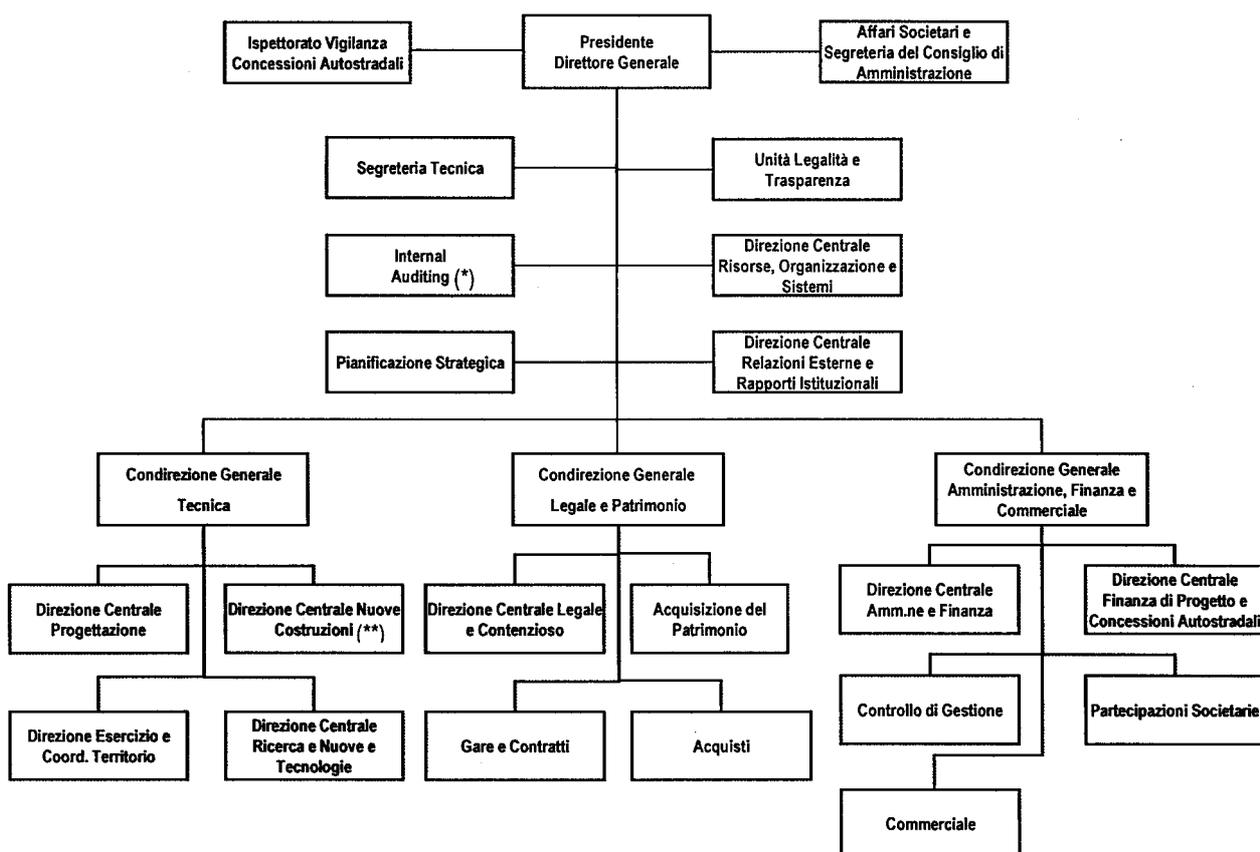


Anas cura la realizzazione, quale stazione appaltante, di interventi infrastrutturali sulla rete stradale ed autostradale, l'esercizio ed il monitoraggio dell'intera rete viaria di interesse nazionale. L'esercizio di tali attività avviene nel quadro della Convenzione Generale di Concessione (di durata trentennale) stipulata con il Ministero delle Infrastrutture il 19 dicembre 2002. Nell'esercizio di tali funzioni, Anas opera secondo logiche industriali di efficienza ed efficacia. Inoltre, Anas, svolge lavori sulla rete stradale in gestione a Regioni ed Enti Locali sulla base di convenzioni stipulate ed obblighi rimasti in carico ad Anas successivamente al trasferimento della rete stradale alle Regioni ed Enti Locali.

Nell'ambito della regolazione del settore delle concessionarie autostradali, inoltre, fanno capo ad Anas funzioni di vigilanza e controllo, affidate all'Ispettorato Vigilanza Concessioni 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 attualmente come segue:



(\*) In base a quanto previsto dallo Statuto l'unità Internal Auditing riferisce direttamente al Consiglio d'Amministrazione.

(\*\*) Le attività internazionali sono confluite nella Direzione Centrale Nuove Costruzioni

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 (la c.d. estesa amministrativa) per ciascuna di esse:

Marche Km 459	Valle d'Aosta Km 145	Puglia Km 1.519	Emilia Romagna Km 1.111	Sardegna Km 2.944	Molise Km 544	Calabria Km 1.379	Toscana Km 909	Liguria Km 132	Abruzzo Km 993
Lombardia Km 959	Campania Km 1.290	Sicilia Km 4.032	Umbria Km 578	Basilicata Km 1.034	Lazio Km 590	Piemonte Km 710	Friuli Venezia Giulia Km 183	US Cosenza Km 444	Veneto Km 758

Nel corso del 2009 è proseguita l'attività di aggiornamento delle strutture organizzative della Direzione Generale tenendo conto sia della funzionalità dell'azienda - per garantire un presidio sempre più efficace dei processi aziendali - sia della sostenibilità dei cambiamenti apportati.

L'attività si è focalizzata sulla modifica del modello organizzativo della Condirezione Generale Tecnica e di alcune strutture direttamente dipendenti dal Presidente e dal Condirettore Generale Legale e Patrimonio.

In coerenza con la politica organizzativa che ha caratterizzato l'ultimo triennio, è stata trasformata l'Unità Ricerca e Innovazione in Direzione Centrale Ricerca e Nuove Tecnologie con il fine di continuare nell'attività di ricerca di soluzioni tecnologiche di prodotto e di processo innovativo adeguate agli standard internazionali e alle "best practice" del settore, e di individuare strumentazioni e tecnologie idonee all'aggiornamento e all'efficienza del servizio di monitoraggio, di soccorso stradale, di infomobilità, di garanzia della sicurezza delle gallerie rientranti nella rete stradale Transeuropea (T.E.N).

Inoltre, con decorrenza 2/2/2010 sono state trasferite le responsabilità di gestione dell'Unità Sistemi Informativi presso la Direzione Centrale Risorse Umane e Affari Generali, che ha assunto la nuova denominazione Direzione Centrale Risorse, Organizzazione e Sistemi.

Tale modifica consentirà di realizzare una sinergia tra le esigenze operative dei processi aziendali e gli strumenti informatici di supporto allo svolgimento delle attività afferenti a tali processi nonché di proseguire nell'iter di semplificazione delle strutture organizzative attraverso la riduzione ulteriore del numero di riporti diretti del Presidente.

All'interno della stessa Direzione Centrale, ed al fine di un adeguamento a quanto predisposto dal D. Lgs 81/2008 che modifica le regole in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro è stata istituita l'Unità Centrale di Coordinamento della Sicurezza posta in staff al Direttore Centrale. Tale Unità presidierà il coordinamento funzionale a livello centrale e periferico di tutte le attività di sicurezza e tutela della salute dei lavoratori, allo scopo di garantire uniformità comportamentale e culturale in materia di sicurezza presso tutta l'azienda e avviare iniziative gestionali di miglioramento complessive.

All'interno dell'Unità Gare e Contratti è stato collocato lo staff di servizio "Coordinamento territoriale per l'attività di stazione appaltante", data la necessità di assicurare nelle strutture territoriali uniformità e standardizzazione dei processi relativi alla gestione dei procedimenti concorsuali per l'affidamento in appalto di lavori, forniture e servizi.

**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	31.12.2009	31.12.2008	Variazione (31.12.2009- 31.12.2008)	Variazione % (31.12.2009- 31.12.2008)
Beni gratuitamente devolvibili	12.710,81	10.849,09	1.861,72	17,2%
Crediti per lavori	11.022,60	11.530,78	-508,17	-4,4%
Fondi in gestione	- 23.528,32	-20.988,48	-2.539,85	12,1%
<b>Capitale investito gestione lavori</b>	<b>205,09</b>	<b>1.391,39</b>	<b>-1.186,30</b>	<b>-85,3%</b>
Immobilizzazioni immateriali	798,85	831,79	-32,94	-4,0%
Altre immobilizzazioni materiali	125,19	119,87	5,32	4,4%
Rimanenze	20,02	11,02	9,00	81,6%
Altri crediti	2.828,74	2.604,99	223,74	8,6%
Ratei e Risconti attivi	10,13	9,94	0,19	1,9%
Debiti v/fornitori	- 1.094,46	-1.113,61	19,15	-1,7%
Altri debiti commerciali	- 518,91	-535,35	16,44	-3,1%
Ratei e risconti passivi	- 1,76	-2,31	0,54	-23,5%
Fondi per rischi ed oneri e TFR	- 617,87	-562,42	-55,46	9,9%
<b>Capitale investito di funzionamento</b>	<b>1.549,92</b>	<b>1.363,94</b>	<b>185,98</b>	<b>13,6%</b>
Immobilizzazioni finanziarie	554,159	539,98	14,18	2,6%
<b>Capitale investito totale</b>	<b>2.309,17</b>	<b>3.295,31</b>	<b>-986,14</b>	<b>-29,9%</b>

Dati in €/milioni

Stato Patrimoniale	31.12.2009	31.12.2008	Variazione (31.12.2009- 31.12.2008)	Variazione % (31.12.2009- 31.12.2008)
Debiti v/banche	1.503,04	1.697,92	-194,87	-11,5%
Attività finanziarie non immobilizzate	- 130,00	-110,00	-20,00	18,2%
Disponibilità liquide	- 3.269,87	-2.484,11	-785,77	31,6%
Posizione Finanziaria Debitoria Netta	- 1.896,83	-896,19	-1.000,64	111,7%
Capitale sociale	2.269,89	2.269,89	0,00	0,0%
Riserve versamenti in c/aumento capitale	1.543,06	1.543,06	0,00	0,0%
Altre riserve	512,24	502,89	9,35	1,9%
Utile/(Perdita) a nuovo	- 124,52	-127,87	3,35	N.C.
Utile/(Perdita) dell'esercizio	5,32	3,53	1,79	50,7%
Patrimonio Netto	4.206,00	4.191,50	14,49	0,3%
Fonti nette di finanziamento	2.309,17	3.295,31	-986,14	-29,9%

La situazione patrimoniale della capogruppo al 31.12.2009 evidenzia investimenti nella produzione di strade e autostrade (beni gratuitamente devolvibili), per €/milioni 12.710,81 con un incremento della produzione rispetto all'esercizio precedente di €/milioni 1.861,72.

I fondi in gestione sono pari ad €/milioni 23.528,32 l'incremento dell'esercizio è pari a €/milioni 2.539,85 ed è l'effetto netto fra le nuove attribuzioni di fondi e gli utilizzi.

In particolare, le principali attribuzioni di fondi dell'esercizio si riferiscono per €/milioni 1.204 ai contributi in conto impianti ex Legge Finanziaria 2009, 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 11.022,60 si sono decrementati nell'esercizio di €/milioni 508,17 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 205,09 e si è decrementato di €/milioni 1.186,30; il risultato positivo, di €/milioni 205,09, è dovuto alla quota di finanziamenti ricevuti, negli scorsi anni, per la realizzazione di strade ed autostrade come incremento del Patrimonio Netto e non come Fondi in Gestione. Infatti, i finanziamenti senza vincolo di restituzione complessivamente attribuiti ad Anas per lavori comprendono, oltre ai fondi in gestione (€/milioni 23.528,32 al 31.12.09), 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 27.091,32 trovano contropartita nella