

venisse ridotto in misura corrispondente alle ulteriori entrate acquisite da ANAS ai sensi dell'art. 15, comma 4, lettera a) del d.l. 31 maggio 2010 n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n.122, tale importo è stato consuntivato in 56,29 milioni di euro.

### **1.2. L'evoluzione del quadro normativo di riferimento di ANAS S.p.A.**

Nella Relazione sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2009 si è riferito ampiamente sulle novità normative intercorse durante l'anno 2010 e, ad essa, si rinvia. Nel corso del 2011 il quadro normativo di riferimento è stato oggetto di diversi interventi che hanno avuto un impatto significativo sull'attività della Società e che avranno ripercussioni notevoli negli anni a venire.

Il d.l. 13 maggio 2011, n. 70, recante "Semestre Europeo - prime disposizioni urgenti per l'economia", convertito, con modificazioni, legge 12 luglio 2011, n. 106 contiene, all'art. 4 "Costruzione delle opere pubbliche", alcune significative modifiche al Codice dei Contratti Pubblici ed al relativo Regolamento attuativo, volte a ridurre i tempi di costruzione delle opere pubbliche, soprattutto se di interesse strategico, a semplificare le procedure di affidamento dei relativi contratti pubblici, a garantire un più efficace sistema di controllo anche al fine di ridurre il contenzioso. Il comma 19 dell'art. 4 del d.l. contiene, altresì, una specifica previsione finalizzata a consentire ad ANAS sin dal bilancio 2010, una diversa appostazione contabile di parte dei versamenti in conto capitale effettuati a valere sul Contratto di Programma 2003-2005. In particolare, è disposto che: *"A decorrere dal bilancio relativo all'esercizio 2010 i contributi in conto capitale autorizzati in favore dell'ANAS S.p.A. ai sensi dell'art. 7 del d.l. 8 luglio 2002, n. 138, convertito con modificazioni e integrazioni ad eccezione di quelli già trasformati in Capitale Sociale, possono essere considerati quali contributi in conto impianti, secondo la disciplina di cui all'art. 1, comma 1026, della legge 22 dicembre 2006, n. 296".*

Il successivo d.l. 6 luglio 2011, n. 98, recante "Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria", convertito, con modificazioni, in legge 15 luglio 2011, n. 111, reca, all'art. 36, disposizioni per il riordino di ANAS S.p.A., che ridefiniscono il quadro delle funzioni e delle competenze in materia di gestione delle strade ed autostrade di interesse nazionale, incidendo considerevolmente sui compiti e sull'assetto di governance della Società.

In particolare, l'articolo in esame ha previsto (al comma 1), l'istituzione, a

---

sostituisce ad ogni effetto la convenzione originaria, nonché tutti i relativi atti aggiuntivi, e ha valore ricognitivo per le parti diverse da quelle derivanti dall'aggiornamento ovvero dalla revisione.

decorrere dal 1° gennaio 2012, di un'«Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali» presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sottoposta al potere di indirizzo, vigilanza e controllo del MIT e del Ministero dell'economia e delle finanze per quanto concerne i profili finanziari e regolata dall'art. 8 del d.lgs. n. 300/1999. Il successivo d.l. 29 dicembre 2011, n. 216, ha prorogato al 31 marzo 2012 il termine per l'adozione del relativo Statuto (cfr. art. 11, comma 5); termine ulteriormente prorogato al 31 luglio 2012 da un emendamento approvato dalla Camera dei Deputati in sede di conversione in legge del provvedimento. Su tale profilo si tornerà più diffusamente nel prosieguo.

All'Agenzia sono stati affidati - ferme restando le competenze e le procedure previste dalla legislazione vigente per l'approvazione di contratti di programma, nonché di atti convenzionali e di regolazione tariffaria nel settore autostradale, e nei limiti delle risorse disponibili agli specifici scopi - una serie di compiti e di attività per la cui realizzazione può avvalersi anche di ANAS S.p.A. (cfr. comma 2). In particolare, competono all'Agenzia:

- a) proposta di programmazione della costruzione di nuove strade statali e nuove autostrade, in concessione ovvero in affidamento diretto ad ANAS S.p.A., a condizione che non comporti effetti negativi sulla finanza pubblica, nonché, subordinatamente alla medesima condizione, di affidamento diretto a tale società della concessione di gestione di autostrade per le quali la concessione sia in scadenza ovvero revocata;
- b) nella qualità di amministrazione concedente – avvalendosi anche delle società miste ANAS/Regioni che svolgono la funzione di concedente relativamente alle infrastrutture autostradali, assentite o da assentire in concessione, di rilevanza regionale – selezione, aggiudicazione, vigilanza e controllo sui concessionari autostradali, affidamento diretto ad ANAS S.p.A. delle concessioni, in scadenza o revocate, per la gestione di autostrade, ovvero delle concessioni per la costruzione e gestione di nuove autostrade, con convenzione da approvarsi con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;
- c) approvazione dei progetti relativi ai lavori inerenti alla rete stradale ed autostradale di interesse nazionale;
- d) proposta di programmazione del progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica;
- e) proposta in ordine alla regolazione e variazioni tariffarie per le concessioni autostradali;

- f) attuazione delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade e delle autostrade statali, nonché tutela del traffico e della segnaletica; adozione dei provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle strade ed autostrade medesime; esercizio per la predetta rete dei diritti e dei poteri attribuiti all'ente proprietario;
- g) effettuazione e partecipazione a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione;
- h) effettuazione, a pagamento, di consulenze e progettazioni per conto di altre amministrazioni od enti italiani e stranieri.

Conseguentemente, a decorrere dalla medesima data, le funzioni di ANAS S.p.A. (cfr. comma 3) risultano limitate, nel limite delle risorse disponibili e nel rispetto degli obiettivi di finanza pubblica, "esclusivamente":

1. a provvedere alla costruzione, alla gestione ed alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, e delle autostrade statali, anche per effetto di subentro nelle concessioni in scadenza o revocate (incassando tutte le entrate relative all'utilizzo delle stesse);
2. a realizzare il progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica;
3. a curare l'acquisto, la costruzione, la conservazione, il miglioramento e l'incremento dei beni mobili ed immobili destinati al servizio delle strade e delle autostrade statali;
4. ad espletare, mediante il proprio personale, i compiti di polizia stradale.

Il comma 4 dell'art. 36 prevedeva, nella sua formulazione originaria, che, a decorrere dal 1º gennaio 2012, l'Agenzia subentrasse ad ANAS nelle funzioni di concedente per le convenzioni in essere alla stessa data, sostituendo ANAS S.p.A., quale ente concedente in tutti gli atti convenzionali con le società regionali e con i concessionari.

Sul tema in esame è successivamente intervenuto, come si è già anticipato, il d.l. 29 dicembre 2011, n. 216, contenente "*Proroga di termini previsti da disposizioni legislative*", di cui si dirà più diffusamente nel prosieguo.

Nell'Agenzia devono confluire le competenze e le funzioni, con le connesse risorse umane con rapporto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, già svolte in materia dagli Uffici di ANAS (ivi compreso l'Ispettorato di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, in relazione al quale viene altresì abrogato l'art. 1, comma 1023, della legge 27 dicembre 2006, n. 296) e dagli altri uffici di amministrazioni dello Stato, che sono conseguentemente soppressi.

Sono, inoltre, trasferite all’Agenzia le risorse finanziarie relative a detto personale previste nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture nonché le risorse di cui all’art. 1, comma 1020, della legge n. 296/2006 nei limiti delle esigenze di copertura delle spese di funzionamento dell’Agenzia (cfr. comma 5). Il comma in questione disciplina anche l’inquadramento ed il trattamento economico del personale trasferito.

I rapporti tra ANAS S.p.A. e l’Agenzia saranno regolati da una Convenzione, il cui schema avrebbe dovuto essere predisposto entro il 31 dicembre 2011 dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalla Società ed approvato di concerto con il Ministro dell’economia e finanze.

Per quanto attiene alle partecipazioni detenute da ANAS, è da evidenziare che l’art. 36, comma 7, nella sua formulazione iniziale, prevedeva che, a decorrere dal 1º gennaio 2012, fossero attribuite “gratuitamente” al Ministero dell’economia e delle finanze, o a società dallo stesso controllata, tutte le partecipazioni detenute da ANAS S.p.A. anche in società regionali, nonché in Stretto di Messina S.p.A. (cfr. comma 7).

Al fine di ovviare a parte delle conseguenze negative che sarebbero potute scaturire dalla applicazione della originaria previsione, la formulazione iniziale del comma 7 dell’art. 36 è stata oggetto nei successivi mesi di molteplici interventi normativi. In effetti, con la legge 12 novembre 2011, n. 183, recante *“Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato”* (c.d. legge di stabilità 2012), è stata modificata la disciplina dettata dal citato art. 36 in ordine al trasferimento delle partecipazioni detenute da ANAS S.p.A.

In particolare, l’art. 20 “Cessione di partecipazioni ANAS S.p.A.” ha sostituito il comma 7 dell’articolo citato con la previsione che la cessione di tutte le partecipazioni detenute da ANAS anche in società regionali, prevista dal 1º gennaio 2012, avvenisse in favore di Fintecna S.p.A., al valore netto contabile risultante al momento della cessione e senza oneri derivanti da imposte dirette, indirette e da tasse.

Rispetto alla precedente formulazione della norma veniva, quindi, eliminato il riferimento alla gratuità del trasferimento ed individuato come soggetto beneficiario Fintecna S.p.A. in luogo del Ministero dell’Economia e delle Finanze. Successivamente. Il d.l. n. 201/2011, convertito con modificazioni in legge n. 214/2011, contenente *“Disposizioni urgenti per la crescita, l’equità ed il consolidamento dei conti pubblici”* ha nuovamente modificato la disciplina recata dal citato comma 7 dell’art. 36, disponendo che, entro il 31 marzo 2012, dovranno essere trasferite a Fintecna S.p.A. solo le partecipazioni di ANAS in società “co-concedenti” e che la cessione sia esente da imposte dirette e indirette e da tasse. E’ previsto, inoltre, che la cessione sarà

realizzata al valore netto contabile risultante in tale momento ovvero, qualora Fintecna lo richieda, al valore risultante da una perizia realizzata da un collegio di esperti. Ne consegue che, in base alla nuova formulazione della norma, dovrebbero essere oggetto di trasferimento solo le partecipazioni detenute da ANAS nelle società miste costituite con le Regioni aventi il ruolo di concedenti: Concessioni Autostradali Lombarde (CAL) S.p.A.; Concessioni Autostradali Piemontesi (CAP) S.p.A.; Autostrade del Lazio S.p.A.; Autostrada del Molise S.p.A. Come si dirà più diffusamente nel prosieguo, in sede di conversione del d.l. n. 216/2011, è stato prorogato al 31 luglio 2012 il termine per l'adozione dello Statuto dell'Agenzia, ma non anche quello per il trasferimento delle predette partecipazioni di ANAS.

Il citato art. 36 contiene, infine, alcune disposizioni in ordine all'assetto di governance della Società, disponendo che, entro 15 giorni dall'entrata in vigore del decreto, si sarebbe dovuto provvedere alla nomina di un amministratore unico, al quale conferire i più ampi poteri di amministrazione ordinaria e straordinaria, ivi incluse tutte le attività occorrenti per la individuazione delle risorse umane, finanziarie e strumentali che confluiscano nell'Agenzia, nonché il compito di riorganizzare le residue risorse della Società e di predisporre il nuovo statuto sociale (che dovrà indicare i requisiti necessari per stabilire forme di "controllo analogo" del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla Società). E' stata disposta la decadenza del Consiglio di Amministrazione in carica (la norma precisava che tale revoca integra gli estremi della giusta causa di cui all'art. 2383, 3° comma, del codice civile e non comporta, pertanto, il diritto dei componenti revocati al risarcimento del danno ivi previsto). E' stato anche previsto che, "entro 30 giorni dall'emanazione del decreto di approvazione dello statuto, verrà convocata l'assemblea di ANAS S.p.A. per la ricostituzione del consiglio di amministrazione".

Con Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 4 agosto 2011 l'allora Presidente e Direttore Generale è stato nominato Amministratore Unico di ANAS S.p.A.

Dalla lettura della relazione illustrativa al d.l. emerge che la norma in questione si sarebbe resa necessaria *"al fine di porre fine alla commistione – stigmatizzata in varie occasioni da organismi comunitari, dal Ministero vigilante, dalla Corte dei Conti, nonché dagli organi di giustizia amministrativa - dei ruoli e funzioni, da un lato, di concedente della rete autostradale in concessione a terzi e, dall'altro, di concessionario ex lege della rete stradale di interesse nazionale"*.

Pertanto, la portata della novella legislativa è risultata più ampia, in quanto i compiti dell'ANAS S.p.A. sono stati significativamente ridotti per effetto del

trasferimento all’Agenzia non soltanto delle funzioni di concedente e di soggetto deputato alla vigilanza delle società concessionarie, ma anche dei compiti riguardanti le strade statali, originariamente affidati ad ANAS.

E’ anche a dirsi, al riguardo, che la convenzione da stipularsi tra ANAS S.p.A. e l’Agenzia, in applicazione della norma che conferisce a quest’ultima, relativamente alla rete stradale ed autostradale statale, l’esercizio dei diritti e dei poteri attribuiti all’ente proprietario, finora attribuiti alla Società, potrebbe determinare ulteriori conseguenze negative sui conti economici di ANAS S.p.A. già dall’esercizio 2011, per quanto attiene ai ricavi attualmente provenienti dalle licenze e concessioni rilasciate da ANAS S.p.A. (pubblicità, attraversamenti, accessi, ecc.).

Va aggiunto che l’intervenuta decaduta del Consiglio di Amministrazione ha determinato l’insorgere di una fase di incertezza, in quanto la prevista nomina di un Amministratore Unico (comma 8 dell’art. 36) è intervenuta solo il 4 agosto 2011.

Il decreto legge ha recato altre norme di portata generale che hanno riguardato anche ANAS S.p.A., quali quelle relative all’obbligo di trasparenza per le società a partecipazione pubblica (art. 8), alla riduzione e al monitoraggio della spesa pubblica (art. 10), agli interventi per la razionalizzazione dei processi di approvvigionamento di beni e servizi della Pubblica amministrazione (art. 11), alla razionalizzazione ed al monitoraggio della spesa delle amministrazioni pubbliche per acquisto, vendita, manutenzione e censimento di immobili pubblici (art. 12), alla razionalizzazione dell’attività dei commissari straordinari (art. 15), al contenimento delle spese in materia di pubblico impiego (art. 16) e ad interventi in materia previdenziale (art. 18).

E’ stata anche prevista, a decorrere dal periodo d’imposta 2011, al fine di rendere più rigoroso il regime di deducibilità degli accantonamenti (ai sensi dell’art. 107 del TUIR) per le imprese concessionarie di costruzione e gestione di autostrade e trafori, la riduzione dal 5% all’1% del valore del bene ammortizzato della percentuale massima di deducibilità degli accantonamenti ammessa, a fronte delle spese di ripristino o sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili alla scadenza della concessione.

L’art. 32 del d.l. ha dettato, poi, disposizioni finalizzate al potenziamento delle infrastrutture. E’ stata in particolare prevista l’istituzione di un nuovo Fondo per le Infrastrutture ferroviarie e stradali con una dotazione di 930 milioni di euro per l’anno 2012 e 1.000 milioni per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016, per un totale di 4.930 milioni di euro nonché che tali risorse siano assegnate al CIPE - su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze – per essere destinate prioritariamente alle opere ferroviarie dell’Alta

Velocità ed al contratto di programma con ANAS S.p.A. ed RFI S.p.A.

Di impatto, seppur contenuto, per l'attività di ANAS S.p.A. sono anche i commi da 2 a 7 dell'art. 32 che disciplinano la revoca di alcuni finanziamenti CIPE destinati alla realizzazione delle infrastrutture strategiche.

In particolare, ai sensi del comma 2, sono revocati i finanziamenti assegnati dal CIPE entro il 31 dicembre 2008 per la realizzazione delle opere ricomprese nel Programma delle infrastrutture strategiche, per le quali, alla data del 6 luglio 2011 non sia stato emanato il decreto interministeriale previsto dall'art. 1, comma 512, della legge n. 296/2006 e non sia stato pubblicato il relativo bando di gara.

Il successivo comma 3 dispone che sono altresì revocati i finanziamenti assegnati dal CIPE per la realizzazione delle opere ricomprese nel Programma delle infrastrutture strategiche, i cui soggetti beneficiari, autorizzati alla data del 31 dicembre 2008 all'utilizzo dei limiti di impegno e dei contributi pluriennali con il decreto interministeriale previsto dall'art. 1, comma 512, della citata legge n. 296/2006, alla data del 6 luglio 2011, non abbiano assunto obbligazioni giuridicamente vincolanti, non abbiano bandito la gara per l'aggiudicazione del relativo contratto di mutuo, ovvero, in caso di loro utilizzo mediante erogazione diretta, non abbiano chiesto il pagamento delle relative quote annuali al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e non sia stato pubblicato il relativo bando di gara.

Infine, il comma 4 dispone che sono revocati i finanziamenti assegnati per la progettazione delle opere ricomprese nel Programma delle infrastrutture strategiche per i quali, alla medesima data, non sia stato emanato il suddetto decreto interministeriale, ovvero i cui soggetti beneficiari, autorizzati alla data del 31 dicembre 2008 all'utilizzo dei limiti di impegno e dei contributi pluriennali con il medesimo decreto interministeriale non abbiano, alla data del 6 luglio 2011, assunto obbligazioni giuridicamente vincolanti, bandito la gara per l'aggiudicazione del relativo contratto di mutuo ovvero, in caso di loro utilizzo mediante erogazione diretta, non abbiano chiesto il pagamento delle relative quote annuali al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

E' stato anche disposto che i finanziamenti revocati ai sensi dei commi citati siano individuati con decreti (di natura non regolamentare) del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Le quote annuali dei limiti di impegno e dei contributi revocati e iscritte in bilancio ai sensi dei predetti commi 2, 3 e 4 affluiscono al Fondo appositamente istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; la relativa destinazione nell'ambito della realizzazione del programma delle infrastrutture

strategiche è stabilita dal CIPE, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (commi 5, 6 e 7).

L'art. 34 del citato d.l. ha modificato il D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327, recante "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità"; sostituendo l'art. 43 del medesimo testo unico (relativo alla c.d. acquisizione coattiva sanante), che è stato dichiarato incostituzionale per eccesso di delega dalla Corte costituzionale (con la sentenza 8 ottobre 2010, n. 293). La norma ha ridotto i costi risarcitori e ripristinatori cui, in sua assenza, sarebbero andate incontro le pubbliche amministrazioni che, in assenza o a seguito dell'annullamento di atti espropriativi o dichiarativi della pubblica utilità, avessero utilizzato beni immobili privati per scopi di pubblica utilità o di interesse pubblico.

Il d.l. 13 agosto 2011, n. 138 recante "*Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo*" (conv. in legge 14 settembre 2011, n. 14), oltre a recare diverse disposizioni per la stabilizzazione finanziaria ed in tema di liberalizzazioni, ha previsto misure per favorire lo sviluppo, quali la destinazione prioritaria delle risorse disponibili sul "Fondo di rotazione per la progettualità" alla progettazione delle opere inserite nei piani triennali degli enti locali approvati alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto stesso e che ricadono su terreni demaniali o già di proprietà dell'ente locale interessato, aventi destinazione urbanistica conforme all'opera o alle opere che si intendono realizzare.

Il già citato d.l. n. 201/2011 (convertito in legge n. 214/2011), contiene numerose previsioni di interesse per ANAS S.p.A. che, di seguito, sinteticamente si evidenziano.

Oltre all'art. 22 che, come già cennato, ha modificato la disciplina della cessione delle partecipazioni di ANAS dettata dal citato art. 36, con l'art. 37, (liberalizzazione del settore dei trasporti) è stato demandato ad uno o più regolamenti di delegificazione l'adozione di disposizioni volte alla realizzazione di una compiuta liberalizzazione e un'efficiente regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture.

In adozione agli "ordini del giorno" (Mariani n. 9/4829-A/140 e Garofalo n. 9/4829-A/174) presentati alla Camera in occasione dell'esame del provvedimento, accettati dal Governo e volti ad impegnare lo stesso a valutare l'opportunità di attribuire all'autorità individuata con i regolamenti attuativi dell'art. 37 il compito di garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie anche alle infrastrutture stradali e autostradali, con l'art. 36 del citato d.l. n. 1/2012 (allo stato non ancora convertito) è stato modificata la precedente formulazione dell'art. 37 d.l. n. 201/2011 ed è stata disposta l'attribuzione all'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas, in via transitoria, e

fino all'istituzione di una Autorità indipendente di regolazione dei Trasporti, dei seguenti compiti specifici per il settore autostradale: garantire l'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, nonché condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture (ferme restando le competenze dell'Agenzia); stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap; fissare gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara e gli schemi di bandi relativi alle gare indette dai concessionari; definire ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali.

Il d.l. n. 201/2011 contiene, inoltre, diverse misure volte alla razionalizzazione ed alla semplificazione di alcune procedure inerenti la progettazione e la realizzazione delle opere sia di interesse strategico che ordinarie.

Il successivo d.l. 29 dicembre 2011, n. 216, contenente "Proroga di termini previsti da disposizioni legislative", all'art. 11 (commi 5 e 6), come anticipato, ha previsto, la proroga in ordine dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali.

In particolare, il comma 5, nella sua formulazione iniziale, disponeva che, fino alla data di adozione dello statuto dell'Agenzia e comunque non oltre il 31 marzo 2012, le funzioni e i compiti ad essa trasferiti avrebbero continuato ad essere svolti dai competenti uffici delle Amministrazioni dello Stato e dall'Ispettorato di vigilanza sulle concessionarie autostradali e dagli altri uffici di ANAS.

La norma, nella sua formulazione iniziale, precisava che, nel caso in cui lo stesso statuto, nonché il DPCM per l'individuazione delle unità di personale da trasferire all'Agenzia ai sensi del comma 5 dello stesso art. 36, non fossero stati adottati nei termini, le attività ed i compiti attribuiti all'Agenzia sarebbero stati trasferiti al MIT, con le risorse umane, strumentali, e finanziarie dell'IVCA. L'Agenzia sarebbe stata conseguentemente soppressa.

Il successivo comma 6 modificava, conseguentemente, il comma 4 dell'art. 36 citato, prevedendo che il subentro dell'Agenzia ad ANAS nelle funzioni di concedente per le convenzioni in essere avvenisse entro il 31 marzo 2012 fermo restando quanto stabilito dal comma 5 dell'art. 11 di cui si è appena detto.

Con la legge 24 febbraio 2012 n. 14 di conversione del provvedimento (pubblicata in G.U. 27 febbraio 2012 n. 48), è stata modificata la formulazione iniziale del comma 5 dell'art. 11 prorogando ulteriormente il termine di adozione dello Statuto dell'Agenzia al 31 luglio 2012 ed eliminando il secondo periodo del comma che cominava la soppressione dell'Agenzia in caso di mancata adozione nei termini di Statuto e DPCM di trasferimento del personale.

Non è stato, invece, modificato il termine di subentro dell'Agenzia ad ANAS nelle

funzioni di concedente per le concessioni in essere, previsto al comma 6 dell'art. 11, che è rimasto, quindi, incongruamente fissato al 31 marzo 2012, né era stato prorogato il termine (31 marzo 2012) entro il quale ANAS doveva trasferire le proprie partecipazioni nelle società concedenti.

Tale incongruenza è stata corretta dalla citata legge di conversione che ha prorogato al 31 luglio 2012 sia il termine per il subentro dell'Agenzia ad ANAS nelle funzioni di concedente nei rapporti con le società autostradali (ex art. 36, comma 4, d.l. n. 98/2011) sia quello per il trasferimento a Fintecna delle partecipazioni di ANAS nelle società miste concedenti (art. 36, comma 7, d.l. n. 98/2011).

Altro provvedimento di interesse è il d.l. 24 gennaio 2012, n. 1, contenente *"Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività"*, il quale, all'art. 36, come già anticipato, interviene nuovamente sul tema della regolazione indipendente in materia di trasporti, modificando la precedente disciplina dettata dall'art. 37 d.l. n. 201/2011.

Tale provvedimento contiene diverse norme per la semplificazione delle procedure in materia di infrastrutture, tra le quali:

- la riduzione dell'*overdesign* delle nuove gallerie stradali ed autostradali;
- il rinvio ad un decreto interministeriale della disciplina delle rocce e terre da scavo;
- la possibilità, su richiesta delle stazioni appaltanti, di unificare le fasi progettuali;
- la facoltà per le società di progetto di emettere obbligazioni nominative per la fase di costruzione destinate alla sottoscrizione di investitori qualificati che godono, fino all'avvio della gestione dell'opera, della garanzia da parte del sistema finanziario e di fondi privati (a differenza degli attuali strumenti per il quale le obbligazioni sono ripagate esclusivamente dai cash flow delle opere già realizzate);
- l'introduzione del c.d. contratto di disponibilità;
- la revisione della disciplina in materia di project finance per le infrastrutture strategiche;
- l'integrazione della documentazione a corredo del PEF per le opere di interesse strategico;
- disposizioni in materia di concessioni di costruzione e gestione di opere pubbliche (anche con specifico riguardo a quelle strategiche) e per l'affidamento di appalti a terzi;
- disposizioni volte a consentire un maggiore impiego del dialogo competitivo.

Il provvedimento è attualmente in fase di conversione, che deve essere ultimata entro il prossimo 24 marzo.

Si segnala, infine, che il 3 febbraio 2012 il Governo ha approvato un decreto legge in materia di semplificazione e sviluppo che contiene diverse disposizioni di interesse per ANAS, tra le quali:

- l'istituzione, a partire dal 1 gennaio 2013, della Banca Dati Nazionale dei Contratti Pubblici, attraverso la quale le stazioni appaltanti verificheranno il possesso nei concorrenti dei requisiti generali e speciali di partecipazione;
- l'esclusione dall'applicazione del Codice dei Contratti Pubblici dell'affidamento dei contratti di finanziamento, comunque stipulati, dai concessionari di lavori pubblici che sono amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori, fatto salvo il rispetto dei principi di economicità, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza e proporzionalità, nonché l'obbligo di invitare alla procedura almeno cinque concorrenti.

#### **1.2.1. La Legge Finanziaria 2010**

La legge 23 dicembre 2009, n. 191 (finanziaria 2010), non ha previsto stanziamenti di risorse in contributo in conto impianti a favore di ANAS.

Nella seduta del 22 luglio 2010, il CIPE ha approvato, a valere sul Fondo Infrastrutture, l'assegnazione a favore di ANAS dell'importo di 268 milioni di euro (di cui 60,71 milioni di euro da destinare al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui contratti dall'ANAS di cui al Contratto di Programma 2003-2005), per gli interventi di manutenzione straordinaria dell'anno 2010. A seguito di tale assegnazione, in data 26 luglio, è stato stipulato il Contratto di Programma 2010.

Per quanto riguarda i Corrispettivi di Servizio, l'importo autorizzato per l'anno 2010 è pari a 308,76 milioni di euro, IVA inclusa (capitolo 1870).

Come previsto dal decreto n. 39505 del 15 maggio 2008, il Ministero dell'Economia e delle Finanze *"in conseguenza della presa in carico dei tratti stradali dismessi dalle regioni a seguito delle modifiche intervenute nella classificazione della rete stradale di interesse nazionale e di quelle di interesse regionale"*, ha stanziato, per l'anno 2011, in favore di ANAS 11,31 milioni di euro (Capitolo 7365).

#### **1.2.2. La Legge di Stabilità 2011**

La legge 13 dicembre 2010, n. 220 (legge di stabilità 2011) non ha previsto stanziamenti di risorse a favore di ANAS né per quanto riguarda il contributo in conto impianti (capitolo 7372), né per il Corrispettivo di Servizio (capitolo 1870);

quest'ultimo, in base a quanto disposto dall'art. 15, comma 4, del d.l. n. 78/2010, convertito in legge n. 122/2010, è stato sostituito da un incremento dell'integrazione del canone annuo acquisito da ANAS sulle percorrenze chilometriche effettuate sulla rete autostradale a pedaggio.

A differenza degli anni precedenti, per le necessità finanziarie relative al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui contratti dall'ANAS di cui al Contratto di Programma 2003-2005 sono stati previsti specifici stanziamenti (capitoli 1872 e 7374) per un ammontare di 55,54 milioni di euro.

Con la delibera n. 12 del 5 maggio 2011 il CIPE ha assegnato ad ANAS 330 milioni di euro, a valere sul Fondo Infrastrutture, da destinare a interventi di manutenzione straordinaria ed a integrazioni e completamenti di lavori in corso. A seguito di tale assegnazione, in data 9 maggio 2011, è stato stipulato il Contratto di Programma 2011, (sul quale il CIPE, con la delibera n. 13 del 5 maggio 2011, ha espresso parere favorevole) che è, peraltro, ancora in attesa dell' approvazione da disporsi con decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dell'economia e delle finanze.

### **1.3. Le deliberazioni CIPE d'interesse ANAS adottate nel 2010**

Nel corso del 2010 il CIPE ha adottato le seguenti deliberazioni d'interesse ANAS:

- delibera 22 gennaio 2010, n. 1 avente ad oggetto l'Autostrada regionale Medio Padana Veneta Nogara-Mare Adriatico;
- delibera 22 gennaio 2010, n. 2 avente ad oggetto il Raccordo autostradale autostrada A15 della Cisa – Autostrada A22 del Brennero Fontevivo (PR)-Nogarole Rocca (VR): 1° lotto funzionale «Fontevivo-Trecasali/Terre Verdiane»;
- delibera 22 gennaio 2010, n. 3 avente ad oggetto l'Itinerario Ragusa – Catania: ammodernamento a quattro corsie della SS 514 «di Chiaramonte» e della SS 194 «Ragusana», dallo svincolo con la SS 115 allo svincolo con la SS 114;
- delibera 13 maggio 2010, n. 34 avente ad oggetto il collegamento tra il Porto di Ancona e la grande viabilità;
- delibera 13 maggio 2010, n. 37 avente ad oggetto l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Lavori per la messa in sicurezza dell'autostrada tra il km 148+000 (imbocco nord galleria Fossino) ed il km 153+400 (svincolo di Laino Borgo);
- delibera 18 novembre 2010, n. 88 avente ad oggetto l'Autostrada Roma (Tor De' Cenci) – Latina Nord, Cisterna – Valmontone e opere connesse;
- delibera 18 novembre 2010, n. 89 avente ad oggetto l'Autostrada Livorno-

Civitavecchia, tratta Cecina- ivitavecchia, tratta Rosignano S. Pietro in Palazzi,  
Lotto 1 viabilità secondaria.

Dai comunicati relativi agli esiti delle sedute CIPE risultano inoltre:

- in data 22 luglio 2010 l'approvazione dello schema di convenzione relativo al collegamento Ragusa-Catania;
- in data 22 luglio 2010, l'approvazione del progetto definitivo del collegamento Campogalliano Sassuolo.

## 2. ORGANI STATUTARI E LA “CORPORATE GOVERNANCE”

### 2.1. Lo Statuto

In ottemperanza alle disposizioni normative del d. lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, che ha recepito la direttiva 2006/43/CE in materia di revisione legale dei conti annuali e dei conti consolidati, nel corso del 2010, lo statuto sociale è stato modificato, ai sensi dell'art. 2365 c.c. e dell'art. 18.3 dello statuto.

### 2.2. Il sistema di “corporate governance”

Il sistema di “corporate governance” della Società, fondato sull’attribuzione della responsabilità di “amministratore delegato” al Presidente della Società, che svolge anche le funzioni di Direttore generale, nel corso del 2010 non ha subìto modificazioni. In particolare, il Presidente, eletto dall’Assemblea, ha poteri per statuto di ordinaria e straordinaria amministrazione che gli vengono delegati dal Consiglio di Amministrazione ad eccezione di una serie di atti riservati per legge e per statuto al Consiglio stesso.

Modifiche sostanziali si sono avute, però, nel corso del 2011 a seguito dell’art. 36 del d.l. n. 98/2011 e, di esse, si tratterà successivamente.

E’, altresì, rimasto immutato l’assetto organizzativo della Società strutturato su tre Condirezioni generali competenti rispettivamente per le aree di attività tecnica, legale-patrimoniale e amministrativo-finanziario-commerciale.

#### 2.2.1. Assemblea

Nel corso del 2010 l’Assemblea si è riunita, in seduta ordinaria, in data 24 giugno 2010 per approvare il bilancio d’esercizio al 31 dicembre 2009, per deliberare sul rinnovo del Collegio Sindacale per gli esercizi 2010-2011-2012, sulla determinazione dei relativi emolumenti e sull’affidamento dell’incarico di revisione legale dei conti della Società per gli esercizi 2010-2011-2012.

#### 2.2.2. Presidente/Amministratore Unico

Il Presidente di ANAS S.p.A, confermato con l’Assemblea del 17 luglio 2009 per gli esercizi 2009, 2010 e 2011, ha proseguito nel corso del 2010 le attività di ordinaria e straordinaria amministrazione ed espletato l’incarico di Direttore generale della Società per il quale il relativo contratto prevede un compenso che contempla una quota fissa (pari ad euro 500.000,00 annue) ed una variabile non superiore al 50% della quota fissa, subordinata al raggiungimento, a regime, di obiettivi prefissati.

Essendo stato constatato dal Consiglio di Amministrazione (nella seduta del 29 aprile 2010) il conseguimento degli obiettivi indicati, è stato riconosciuto al Presidente, per l'anno 2010, il compenso aggiuntivo di € 250.000,00.

L'emolumento attribuito al Presidente ai sensi dell'art. 2364, comma 1, n. 3, del codice civile di € 30.750,00 è stato interamente riversato alla Società.

Il Presidente, che avrebbe dovuto svolgere le proprie funzioni fino alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2011, non ha completato il proprio mandato a seguito del citato d.l. n. 98/2011, il cui art. 36, come accennato, ha imposto, tra l'altro, la decadenza del Consiglio di Amministrazione di ANAS S.p.A., con effetto dalla data di adozione del decreto di nomina dell'Amministratore Unico.

In data 4 agosto 2011, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è stato nominato Amministratore Unico della Società il già Presidente e Direttore generale di ANAS.

L'Amministratore Unico, in tale funzione, ha proceduto ad autoregolamentare lo svolgimento delle proprie attività al fine di garantirne la massima trasparenza.

#### **2.2.3. Consiglio di Amministrazione**

Il Consiglio di Amministrazione, in carica per gli esercizi 2009-2010-2011, nel corso del 2010 ha tenuto complessivamente n. 12 sedute.

I componenti del Consiglio di Amministrazione hanno percepito ciascuno un compenso annuo di € 30.750,00.

Il Consiglio di Amministrazione di ANAS S.p.A., a seguito della decadenza, prevista dal comma 8, dell'art. 36, d.l. n. 98/2011, è cessato dalla carica a far data dal 4 agosto 2011, dopo l'emanazione del decreto interministeriale di nomina dell'Amministratore Unico.

#### **2.2.4. Collegio Sindacale**

Il Collegio Sindacale, composto da un Presidente e due componenti effettivi, è stato rinnovato dall'Assemblea del 24 giugno 2010, per gli esercizi 2010-2011-2012.

Nel corso del 2010 il Collegio ha partecipato alle adunanze del Consiglio di Amministrazione ed alle Assemblee ed ha tenuto complessivamente n. 16 sedute espletando le funzioni di cui all'art. 2403 del codice civile, attività per le quali ha svolto periodici incontri con i rappresentanti della società di revisione e con i dirigenti responsabili delle varie aree funzionali.

Nella seduta assembleare del 24 giugno 2010, in occasione del rinnovo del

Collegio Sindacale, il compenso annuo del nuovo Presidente è stato ridotto a € 55.000,00 e quello di ciascun Sindaco effettivo a € 36.000,00, in ottemperanza al disposto del d.l. n. 78/2010.

**2.2.5 *Applicazione dell'art. 36 del d.l. n. 98/2011, convertito, con modificazioni in legge n. 111/2011***

Con l'entrata in vigore del più volte citato art. 36 del d. l. n. 98/2011, si è determinata la necessità di una revisione sia della governance che dello statuto della Società, con specifico riferimento all'assetto delle funzioni e delle competenze in materia di gestione della rete stradale e autostradale di interesse nazionale.

Tutto ciò in quanto, a seguito dell'istituzione dell'*Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali* presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ne eserciterà la vigilanza, l'ANAS S.p.A. sarà trasformata in società "in house" del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che eserciteranno su di essa un "controllo analogo" a quello esercitato dai predetti Ministeri sui propri uffici e sui propri organi interni.

In tale contesto, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 36 sopra citato, l'Amministratore Unico, con il supporto della struttura aziendale, ha provveduto all'elaborazione di una bozza del nuovo statuto di ANAS S.p.A. allo scopo di riportare nello stesso previsioni il più possibile coerenti con i requisiti delle società *in house*; lo statuto dovrà essere approvato con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

E' stata anche elaborata una bozza di Convenzione, sottoposta alla valutazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, volta a dare attuazione alle nuove disposizioni in materia di riordino dell'ANAS; la Convenzione, che sarà sottoscritta dall'*Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali* e dall'ANAS, dovrà essere approvata con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

In tale quadro l'Amministratore Unico, in attuazione di quanto previsto dal comma 8 dell'art. 36, ha provveduto, altresì, ad individuare un'ipotesi di riorganizzazione delle risorse umane disponibili di ANAS S.p.A. in funzione delle competenze proprie della Società e nel rispetto degli obiettivi di finanza pubblica.

**2.2.6. *Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e di bilancio***

Per volontà espressa dall'azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze ANAS si è da tempo dotata di un sistema di Governance per la gestione della