

gallerie esistenti.

Dopo un lungo ed articolato iter autorizzativo, il 26 maggio 2009 il Ministero delle Infrastrutture ha emesso il decreto d'intesa Stato-Regione. A seguito di tale approvazione la Concessionaria ha suddiviso l'intervento in due lotti: il lotto 0 e il lotto di Completamento. Nel corso del 2010 ANAS ha approvato il progetto sia definitivo che esecutivo del lotto 0, mentre a gennaio 2011 sono stati consegnati i lavori.

Firenze nord – Firenze sud

L'intero sviluppo dell'intervento è di circa 21,9 Km. Per un primo tratto, di circa 13 Km, è previsto l'ampliamento simmetrico del rilevato esistente con adeguamento della larghezza delle opere di attraversamento; successivamente è prevista la realizzazione di una carreggiata a tre corsie in variante che si svolge per oltre il 60% del suo sviluppo in galleria ed è destinata ad accogliere il traffico in direzione sud; il traffico in direzione nord verrà invece convogliato sulle due carreggiate esistenti rese monodirezionali. I lavori sono stati articolati in tre tratte distinte: tratta A, i cui lavori sono stati ultimati ed aperti al traffico; la tratta B e la tratta C i cui lavori sono in corso e verranno ultimati nel 2012.

Firenze Sud-Incisa

L'intervento di potenziamento, di 19,1 Km, prevede, nelle tratte in pianura, l'ampliamento da 2 a 3 corsie per senso di marcia della sede autostradale e, nelle tratte in collina, la realizzazione di una nuova carreggiata sud in variante e l'utilizzo in direzione nord delle attuali carreggiate. L'iter approvativo dell'intervento è iniziato nel 2007 ed è tuttora in corso.

Terza corsia dell'Autostrada A14

L'intervento, a carico della Società concessionaria Autostrade per l'Italia, consiste nell'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A14, nella tratta compresa tra Rimini nord e Porto Sant'Elpidio. Esso ricade in parte nella Regione Emilia Romagna ed in parte nella Regione Marche ed ha una lunghezza complessiva di 154,773 Km. È stato suddiviso in 8 lotti esecutivi, di cui 7 risultano in corso di esecuzione, mentre l'avvio del lotto rimanente è nei primi mesi del 2011.

L'ultimazione dell'intera opera è prevista a febbraio 2015, con aperture parziali a partire dal 2012.

Nodo autostradale di Genova

La necessità di realizzare la Gronda di Ponente nasce dall'esigenza di

decongestionare il Nodo autostradale di Genova nel quale confluiscono le autostrade A7, A10 ed A12.

L'intervento, inserito tra le opere strategiche di cui al d. lgs. 20 agosto 2002, n. 190, ha avuto un iter approvativo lungo e complesso.

Già nel 2003 sono stati attivati i primi contatti con gli Enti Territoriali, al fine di individuare un tracciato condiviso. Il confronto è proseguito sino al 2008, quando si è convenuto di avvalersi della formula del "dibattito pubblico", al fine di individuare una soluzione ottimale.

Tale dibattito è stato avviato nel febbraio 2009 e si è concluso nell'aprile successivo, consentendo l'individuazione di una soluzione progettuale condivisa. In data 8 febbraio 2010, è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra ANAS, Autostrade per l'Italia ed Enti Locali, che ha permesso l'avvio delle attività di progettazione dell'opera.

Nel corso del 2010 è stato sviluppato il progetto definitivo dell'opera che è stato ultimato ad aprile 2011. Il tracciato ha uno sviluppo complessivo di 72 Km, con la realizzazione di 29 gallerie per uno sviluppo di 54 Km e 21 viadotti per uno sviluppo di 5 Km. E' di prossimo avvio la Conferenza di Servizi.

Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno: realizzazione della 3^a corsia nella tratta Napoli-Pompei, realizzazione di alcuni svincoli e adeguamento di alcuni svincoli esistenti

L'intervento, a carico della Società Concessionaria Autostrade Meridionali, consiste nell'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A3 Napoli - Pompei - Salerno nella tratta compresa tra S. Giorgio a Cremano e Pompei Ovest.

Esso ricade interamente nella Regione Campania ed ha una lunghezza complessiva di 16,71 Km. È suddiviso in 5 lotti esecutivi, tutti in corso di esecuzione.

I lavori sono stati avviati nel 2003; mentre l'ultimazione è prevista entro il 2012.

Raccordo autostradale tra l'Autostrada A15 della Cisa e l'Autostrada A22 del Brennero. TI.BRE.

L'intervento consiste nell'adeguamento dell'attuale tracciato dell'autostrada A15 per 2,35 Km, a sud dell'interconnessione con l'autostrada A1, e nella realizzazione di una nuova tratta autostradale di 82,67 Km, dall'interconnessione con l'autostrada A1 all'interconnessione con l'autostrada A22.

Nel corso del 2010 l'intervento ha subito nuovo impulso con l'approvazione, nel mese di febbraio, da parte del CIPE di un primo lotto funzionale da Fontevivo all'autostazione Terre Verdiane - Tre Casali. Il CIPE ha preso atto, sia sotto l'aspetto

tecnico che economico-finanziario, dell'intero tracciato del Ti.Bre. A seguito di tale approvazione, la Concessionaria ha sviluppato la relativa progettazione definitiva, approvata dall'ANAS nei primi mesi del 2011. È in fase di pubblicazione il bando, relativo al primo lotto, per la scelta dell'impresa appaltatrice dei lavori.

Completamento del corridoio tirrenico: tratta Cecina – Civitavecchia

L'attuale autostrada A12 Genova-Roma è composta da due tratte discontinue: la tratta Genova-Rosignano Marittimo (a sud di Livorno) e la tratta Civitavecchia-Roma; il collegamento tra Rosignano Marittimo e Civitavecchia avviene attraverso la S.S. 1 Aurelia. Il completamento di questo corridoio è a carico della Società Autostrada Tirrenica. La storia dell'intervento, che ha inizio nel 1982, ha visto negli anni lo studio di numerose soluzioni progettuali, che per molteplici ragioni non hanno trovato i consensi e/o i finanziamenti per passare alla fase realizzativa. Nel corso del 2009 l'intervento ha subito un'accelerazione che ha portato allo sviluppo di un nuovo progetto.

L'opera, che ha uno sviluppo complessivo di 202 Km, è composta da due tronchi.

Il tronco Nord Rosignano Marittimo-Grosseto sud, ricade interamente nella Regione Toscana, di lunghezza pari a 114 Km e prevede l'adeguamento in sede a sezione autostradale dell'attuale Variante Aurelia.

Il Tronco Sud Grosseto sud-Civitavecchia (innesto A12), ricade in parte nella Regione Toscana ed in parte nella Regione Lazio, di lunghezza pari a 94 Km, e prevede l'adeguamento in sede a sezione autostradale dell'attuale S.S. 1 Aurelia.

Nel corso del 2009 è stato completato il progetto del lotto 1 (Rosignano Marittimo-San Pietro in Palazzi), relativo ai primi 4 Km circa del completamento autostradale. Sempre a fine 2009 sono stati consegnati i relativi lavori la cui ultimazione è prevista nel 2012, con apertura dell'asse autostradale avvenuta nel luglio 2011.

Nel corso del 2010 è proseguita la progettazione degli altri lotti che ha portato a maggio del 2011 all'approvazione da parte del CIPE del lotto Lotto 6A Tarquinia-Civitavecchia (innesto A12).

Principali lavori in corso al 31.12.2010

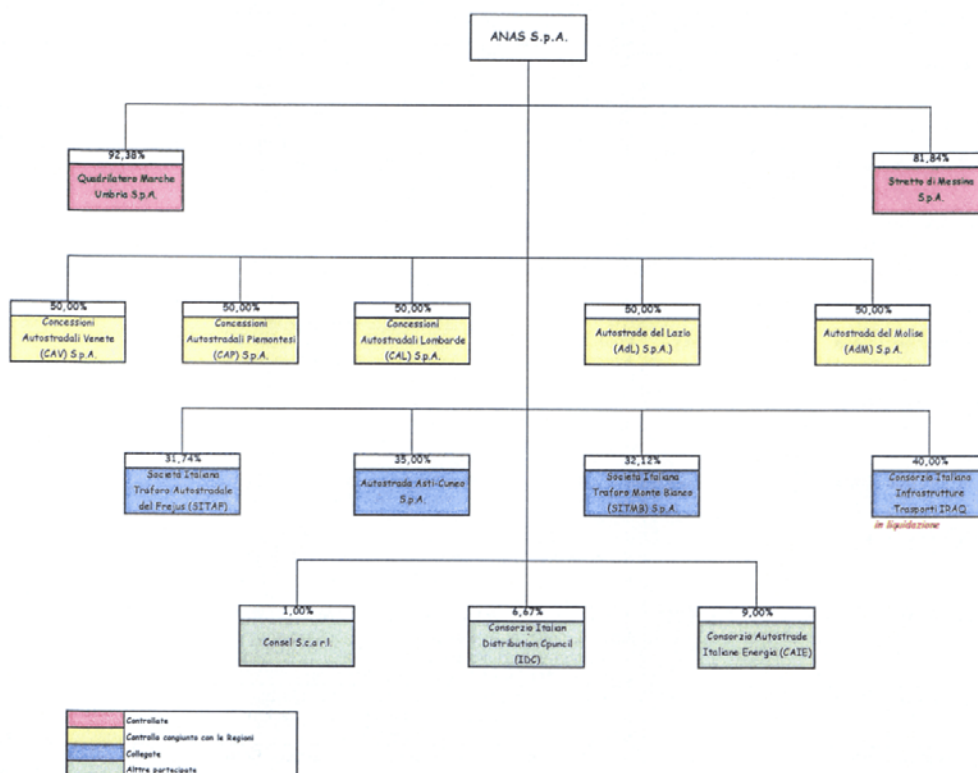
| Concessionaria | Aut. | Lavori | Importo |
|-------------------------|------|--|-------------------------|
| Autostrade per l'Italia | A1 | Potenziamento tratto appenninico Sasso Marconi - Barberino di Mugello. Tratta Badia Nuova - Aglio. Galleria di Base | 720.026.853,85 |
| Autostrade per l'Italia | A1 | Ampliamento 3ª corsia tratta Rimini nord - Porto Sant'Elpidio. Tratta Cattolica (confine di Regione) - Fano. Lotto 2 | 590.070.757,31 |
| Autostrade per l'Italia | A1 | Potenziamento tratto appenninico Sasso Marconi-Barberino di Mugello. Tratta La Quercia-Badia Nuova. Lotti 6 e 7 | 570.626.826,11 |
| Autostrade per l'Italia | A14 | Ampliamento 3ª corsia della tratta Rimini nord-Porto Sant'Elpidio. Tratta Senigallia - Ancona nord. Lotto 4. Comprensivo nuovo svincolo di Marina di Montemarcano | 466.230.700,60 |
| Autostrade per l'Italia | A9 | Ampliamento 3ª corsia tratta Interconnessione di Lainate - barriera Como- Grandate | 464.363.856,36 |
| Autostrade per l'Italia | A14 | Ampliamento 3ª corsia tratta Rimini nord-Porto Sant'Elpidio. Tratta Rimini nord- Cattolica (confine di Regione). Lotto 1B | 462.077.305,38 |
| Autostrade per l'Italia | A14 | Ampliamento 3ª corsia tratta Rimini nord-Porto Sant'Elpidio. Tratta Fano- Senigallia-Lotto 3 | 373.620.723,91 |
| Autostrade per l'Italia | A1 | Potenziamento tratta Barberino di Mugello -Incisa in Val d'Arno. Tratta Firenze nord-Firenze sud. Lotti 4, 5 e 6 (tratta B) | 312.055.986,85 |
| Autostrade per l'Italia | A1 | Potenziamento tratto appenninico Sasso Marconi-Barberino di Mugello. Tratta La Quercia - Badia Nuova. Lotto 5A | 267.115.324,81 |
| Autostrade per l'Italia | A1 | Raccordo autostradale casello di Ospitaletto (A4), nuovo casello di Poncarale (A21) e aeroporto di Montichiari. Lotti III e IV | 240.546.000,00 |
| Autostrade per l'Italia | A1 | Potenziamento tratto appenninico Sasso Marconi-Barberino di Mugello. Tratta Aglio - Barberino di Mugello. Lotto Mugello 2° stralcio | 216.241.335,51 |
| Autostrade per l'Italia | A1 | Potenziamento del tratto appenninico Sasso Marconi-Barberino di Mugello. Tratte Badia Nuova-Aglio ed Aglio-Barberino di Mugello. Lotto Mugello 1° stralcio | 194.590.620,00 |
| Autostrade per l'Italia | A33 | Collegamento autostradale Asti - Cuneo. Tronco I. Lotto 3-4. Cuneo - Castelletto Stura - Consovero. | 190.017.780,11 |
| Autostrade per l'Italia | A14 | Ampliamento 3ª corsia tratta Rimini nord-Porto Sant'Elpidio. Tratta Ancona sud-Porto Sant'Elpidio. Lotto 6B. 2ª fase. Comprensivo nuovo svincolo di Porto Sant'Elpidio | 185.459.987,53 |
| Aut.Bs—Ve.Vi.-Pd | A31 | Autostrada A31 Valdastico. Tronco Vicenza - Rovigo. Lotto n. 7. Dal casello di Agugliaro allo scavalco dello scolo Frassenella, incluse la galleria artificiale e la trincea di Agugliaro | 167.516.114,77 |
| Satap Tronco A4 To-Mi | A4 | Interventi ammodernamento ed adeguamento autostrada A4. Lotto 1.4.1 dalla progressiva km 67+600 alla progressiva km 80+900. | 159.987.232,72 |
| Autostrade per l'Italia | A1 | Ampliamento a tre corsie della tratta barriera Roma nord - svincolo di Settebagni. | 159.081.259,75 |
| Aut. Asti-Cuneo | A13 | Collegamento autostradale Asti - Cuneo. Tronco I. Lotto 5. Cuneo - S.S. 231 | 143.591.559,87 |
| Autostrade per l'Italia | A14 | Ampliamento 3ª corsia tratta Rimini nord - Porto Sant'Elpidio. Tratta Ancona sud - Porto Sant'Elpidio. Lotto 6A. 1ª fase. | 135.938.719,56 |
| Autostrade per l'Italia | A1 | Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Incisa in Val d'Arno. Tratta Firenze nord - Firenze sud. Lotti 7 ed 8 (tratta C) | 127.192.335,11 |
| Autostrade per l'Italia | A1 | Potenziamento tratto appenninico Sasso Marconi - Barberino di Mugello. Tratta La Quercia - Badia Nuova. Lotto 5B | 124.045.755,90 |
| Autostrade per l'Italia | A31 | Autostrada A31 della Valdastico. Tronco Vicenza - Rovigo. Lotto n. 8. Dallo scavalco dello scolo Frassenella al casello di Noventa Vicentina, inclusi l'agalleria artificiale di Saline e lo svincolo di Noventa Vicentina | 102.318.950,06 |
| | | Totale | 6.481.255.309,64 |

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 2010, 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 2010 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, tra la Sicilia e il continente, ivi comprese le necessarie opere connesse, nonché la gestione e la manutenzione.

Il progetto, che recepisce le prescrizioni formulate dal CIPE (agosto 2003), rispetto ai contenuti originari, con alcune modifiche ai tracciati stradali e ferroviari. In particolare, sul versante siciliano, a seguito della nuova localizzazione della stazione di Messina (in località "Gazzi"), è previsto il prolungamento di 3 km della linea ferroviaria nonché l'utilizzo della nuova infrastruttura come sistema metropolitano con la previsione di tre fermate intermedie (Papardo, Annunziata, Europa). Sul versante calabrese, il 30 dicembre 2010 è stato formalizzato l'incarico per la progettazione dell'area del Centro Direzionale e delle principali opere ivi previste. Parallelamente alle attività di progettazione, sono proseguite anche le attività da parte del Monitore Ambientale e del Project Management Consultant.

Il progetto definitivo dell'opera è stato quindi approvato dal Consiglio di Amministrazione di Stretto di Messina S.p.A. lo scorso 29 luglio 2011, dopo un complesso iter di verifica. A tal fine nel corso dell'esercizio è stato, tra l'altro, ricostituito il Comitato Scientifico, sospeso nel 2006 per espresse direttive ministeriali, previsto nella Legge istitutiva della Società e composto da nove membri, con il compito di svolgere consulenza tecnica per le attività progettuali e di rendere parere al CdA in ordine al progetto definitivo, esecutivo ed alle eventuali varianti dell'opera.

Successivamente all'intervenuta approvazione, è stata avviata la procedura di approvazione del progetto stesso secondo le disposizioni del Codice dei Contratti Pubblici.

I lavori propedeutici all'apertura del cantiere principale dell'Opera, sono stati avviati nel dicembre 2009, per la deviazione dell'esistente linea ferroviaria tirrenica, in località Cannitello, (in linea con quanto previsto dalla deliberazione del CIPE del 31.7.09 n. 77, che ha assegnato a SdM la realizzazione della Variante di Cannitello) al fine di risolvere le interferenze con il futuro cantiere della torre del Ponte, dal lato Calabria. Relativamente alla realizzazione della variante di Cannitello è stato sottoscritto, in data 10 marzo 2010, un secondo protocollo di legalità, dopo quello del 2005 concernente la realizzazione dell'opera di attraversamento che prevede specifiche previsioni sulle verifiche antimafia, sulla prevenzione derivante da condizionamenti criminali, sulla sicurezza nei cantieri e sul controllo dei flussi finanziari.

Sotto un diverso profilo, l'esercizio in oggetto è stato caratterizzato da un'intensa opera di impulso, posta in essere dai competenti uffici di Stretto di Messina e dal Commissario Straordinario ai sensi del DPCM 3 novembre 2009, al fine di definire con

le parti interessate adeguate soluzioni in ordine ai diversi profili che necessitavano di aggiornamento nell'ambito dell'Accordo di Programma sottoscritto nel novembre 2003. La finalizzazione di tale documento è, in effetti, essenziale nell'ambito del procedimento di approvazione del progetto definitivo del Ponte, in linea con quanto prescritto dal CIPE nella deliberazione di approvazione del progetto preliminare dell'Opera. L'attività espletata ha condotto alla progressiva redazione di un idoneo schema di atto integrativo dell'Accordo di Programma, che è stato di volta in volta trasmesso alla Struttura Tecnica di Missione del MIT, oltre che ai diversi soggetti sottoscrittori e che potrebbe essere a breve oggetto di finalizzazione.

Di particolare rilievo è anche la definizione di un Protocollo di Intesa tra la Società, le Università di Messina e Reggio Calabria, il Contraente Generale, il PMC e Sviluppo Italia Sicilia S.p.A., con l'obiettivo di creare opportune forme di collaborazione per tutta la durata di realizzazione dell'opera, nell'ambito dei settori della formazione, ricerca, trasferimento tecnologico ed erogazione di servizi e prestazioni strumentali alla realizzazione dell'Opera stessa.

Si segnala, infine, che nel mese di gennaio 2011, sono stati effettuati dagli azionisti RFI ed ANAS i versamenti di ulteriori due decimi, per un totale di 61.308.767,04 euro, a valere sull'aumento di capitale deliberato nell'aprile 2003. Conseguentemente il capitale sociale, ammontante ad 383.179,794,00 euro interamente sottoscritti, risulta attualmente versato per 321.871.026,96 euro.

I dati economico-patrimoniali al 31 dicembre 2010, raffrontati con quelli relativi al precedente biennio, sono quelli sinteticamente riportati nel seguente prospetto che si riporta più avanti.

Successivamente all'intervenuta approvazione del progetto definitivo del Ponte sullo Stretto da parte del Consiglio di Amministrazione di Stretto di Messina S.p.A., la Società, direttamente ed attraverso il Contraente Generale, ha dato corso ad una serie di attività rilevanti per l'avvio della procedura di approvazione del progetto stesso secondo le disposizioni del Codice dei Contratti Pubblici.

L'8 settembre 2011 è stato avviato il procedimento finalizzato alla Dichiarazione di Pubblica Utilità del progetto definitivo con la pubblicazione del piano degli espropri e del relativo avviso per il pubblico. Sempre in data 8 settembre 2011 Stretto di Messina ha pubblicato l'avviso del deposito dell'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale, così che i soggetti pubblici ed i privati interessati possano formulare loro osservazioni.

Ai fini dell'apertura della Conferenza dei Servizi, il progetto definitivo è stato inoltrato, tra gli altri, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero

dell'Ambiente e della tutela del territorio ed a quello per i Beni e le attività culturali, nonché alle Regioni Siciliana e Calabria ed agli Enti locali interessati, avviando così la procedura prevista dalla Legge Obiettivo che si concluderà con l'approvazione del progetto definitivo da parte del Cipe.

In sede di approvazione del Progetto definitivo dell'Opera, Stretto di Messina ha aggiornato ed approvato anche lo schema di finanziamento, che conferma nella sostanza quanto previsto nei precedenti piani economico-finanziari di convenzione. In via preliminare, è prevista la copertura del fabbisogno finanziario del progetto per il 40% ca. (corrispondenti a circa 3,5 miliardi di euro) con risorse pubbliche mentre la parte rimanente (60% ca.) sarà assicurata tramite finanziamenti da reperire sui mercati nazionali ed internazionali secondo lo schema tipico del *project finance*. Inoltre, è stato previsto un moderato incremento tariffario al fine di contenere l'ulteriore fabbisogno di risorse finanziarie che sarebbe conseguito principalmente alle maggiori opere richieste degli Enti Locali.

Per quanto riguarda, in particolare, la quota pubblica, a fronte del predetto importo di 3,5 miliardi di euro - che potrebbe ridursi per effetto delle misure di defiscalizzazione per il *project financing* adottate recentemente dal Governo -, sono già previste risorse per 2,5 miliardi di euro di cui: 306 milioni di euro per l'aumento di capitale di SdM già posto in esecuzione; 900 milioni di euro per un ulteriore aumento di capitale, approvato dagli azionisti della Società nel dicembre 2009, e 1.300 milioni di euro di contributi (fondi FAS) di cui al d.l. n. 78/2009 convertito in legge 3 agosto 2009, n. 102. Tali fondi sono stati ripartiti nella delibera CIPE n 102/2009.

Il cambio di destinazione dei fondi FAS per oltre 10 miliardi di euro, stabilito dalla manovra finanziaria del luglio 2011, ha riguardato anche i fondi previsti a copertura delle suddette assegnazioni per il Ponte.

Il CIPE, nella seduta del 20 gennaio 2012, riprogrammando i fondi FAS residui non ha deliberato al momento il rinnovo della copertura dell'importo originario di 1,6 miliardi di euro assegnati all'Opera che comprendono 1.287,3 milioni (ex legge n. 102/2009 e delibera CIPE 102/2009) e 330 milioni assegnati a ANAS e RFI (ex delibera CIPE 121/2009).

Ad oggi, non è stata assunta alcuna decisione definitiva in ordine al Ponte sullo Stretto, essendo tuttora allo studio la collocazione di tale Opera in una visione di insieme delle risorse strategiche di cui dispone il Paese.

Dati economico patrimoniali più significativi relativi al triennio 2008-2010

(in migliaia di euro)

| Voci di bilancio | 2010 | 2009 | 2008 |
|---------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Stato patrimoniale | | | |
| A) Crediti verso soci | 122.618 | 122.618 | 122.618 |
| B) Immobilizzazioni | 305.392 | 195.709 | 183.687 |
| C) Attivo circolante | 75.720 | 107.158 | 118.609 |
| D) Ratei e risconti attivi | 66 | 30 | 16 |
| Totale attivo | 503.796 | 425.515 | 424.929 |
| A) Patrimonio netto | 386.158 | 387.172 | 386.815 |
| B) Fondo per rischi ed oneri | 5.025 | 5.025 | 6.525 |
| C) TFR | 887 | 1.003 | 990 |
| D) Debiti | 73.116 | 6.391 | 4.685 |
| E) Ratei e risconti passivi | 38.610 | 25.924 | 25.914 |
| Totale passivo | 503.796 | 425.515 | 424.929 |
| Conto economico | | | |
| A) Valore della produzione | 8.131 | 6.455 | 4.298 |
| B) Costi della produzione | 9.484 | 7.009 | 8.138 |
| MOL | -1.073 | - 1.800 | - 1.902 |
| Risultato operativo | -1353 | -554 | -3.840 |
| C) Proventi e oneri finanziari | 566 | 1.280 | 5.208 |
| D) Rettifiche di valori | 0 | 0 | 0 |
| E) Proventi e oneri straordinari | 3 | -279 | -564 |
| F) Imposte dell'esercizio | -230 | -91 | -793 |
| Risultato netto dell'esercizio | -1.014 | 356 | 11 |

Il bilancio d'esercizio 2010 della Società evidenzia una perdita pari a € 1.014.780 (356 mila euro al 31 dicembre 2009), che l'Assemblea degli azionisti ha deliberato di ripianare mediante l'utilizzo degli utili portati a nuovo per € 349.219 e mediante il parziale utilizzo dei versamenti in conto capitale effettuati pro-quota da parte degli azionisti (delibera assembleare del 15 novembre 2001) per € 665.561.

Il totale dei dipendenti al 31 dicembre 2010 è risultato pari a n. 54 unità, contro le 35 unità dell'esercizio precedente.

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

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. lgs. n. 190/2002, così come modificato dal d. lgs. n. 163/2006 ed ha 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 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.

Il Progetto Quadrilatero Marche-Umbria prevede la realizzazione di opere infrastrutturali viarie attraverso un innovativo piano di cofinanziamento: il Piano di Area Vasta (PAV).

Il PAV 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.

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.

ANAS, al 31 dicembre 2010, ha una partecipazione di controllo sulla Società pari al 92,38%.

Il capitale sociale della Società, pari a 50 milioni di euro, è interamente sottoscritto e versato per 38.781.500 euro, e risulta invariato rispetto all'esercizio precedente.

La Società, nel corso del 2010 ha trasferito presso la controllante ANAS la propria sede sociale.

La composizione azionaria è rimasta invariata rispetto al 2009.

Per quanto riguarda il PIV (Piano delle Infrastrutture Viarie), suddiviso in due maxilotti affidati nel 2006 con gara internazionale ai contraenti generali, i lavori sono in fase attuativa su entrambi gli assi principali.

Relativamente alla Strada Statale 77, asse Foligno-Civitanova Marche, cosiddetto Maxilotto 1, dopo l'apertura al traffico, avvenuta il 3 dicembre 2009, del primo tratto Pontelatrive-Collesentino nel Comune di Camerino, sono proseguiti nel 2010, in linea con i cronoprogrammi, i lavori sul restante tratto Foligno-Pontelatrive, consegnati nel novembre 2009.

Sono proseguite anche le fasi progettuali ed approvative per allacci e interventi di collegamento alla SS 77.

Con riferimento all'intervento della SS 3 Pontecentesimo - Foligno è stato dato avvio alla progettazione esecutiva; per il finanziamento di tale intervento è stata stipulata, in data 24 giugno 2010, un'apposita Convenzione tra Regione Umbria, ANAS e Quadrilatero che prevede un'anticipazione finanziaria di circa 23 milioni di euro da parte della Regione.

Per l'allaccio della SS 77 alla SS 16 presso Civitanova Marche è stata avviata la Conferenza dei Servizi.

Per quanto riguarda invece il Maxilotto 2 - SS 76 e SS 318 direttrice Perugia-Ancona si registrano ancora notevoli ritardi sull'avanzamento dei lavori.

La società a seguito dei ritardi riscontrati ha più volte invitato il C.G. DIRPA ad incrementare le strutture tecniche e di personale al fine di recuperare la produzione e,

in data 24 febbraio 2011, ha inoltrato una formale diffida di risoluzione del contratto per grave inadempimento. Ad oggi non si riscontrano sostanziali novità.

Per quanto concerne infine la Pedemontana delle Marche, tratto Fabriano-Muccia/Sfercia, nel 2010 sono proseguite le attività istruttorie finalizzate ad ottenere l'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE.

Relativamente al PAV, sono proseguite le fasi di gara, avviate nel corso del 2009, per il collocamento sul mercato delle prime quattro Aree Leader, facenti parte delle otto già approvate dal CIPE nel 2006.

Le Aree Leader poste in gara sono state Fabriano (piastra logistica), Valfabbrica (polo di servizi settore tessile), Gualdo Tadino (area di sosta bifronte), Falconara Chiaravalle (polo multisettoriale commerciale, fieristico/direzionale e servizi).

Per le prime tre gare, nonostante le manifestazioni di interesse ricevute, non sono pervenute offerte economiche da parte dei concorrenti prequalificati. Per l'Area di Falconara Chiaravalle, a seguito di proroga dei termini inizialmente previsti, la procedura di gara risulta ancora in corso.

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 2010 il fabbisogno finanziario complessivo per la realizzazione del Progetto Quadrilatero (Sistema viario e Piano di Area Vasta) è stato valutato in 2.234 milioni di euro.

I dati economico-patrimoniali al 31 dicembre 2010, raffrontati con quelli relativi al precedente biennio, sono quelli sinteticamente riportati nel seguente prospetto.

Dati sintetici del bilancio 2010 di Quadrilatero Marche-Umbria Spa*(in migliaia di euro)*

| Voci di bilancio | 2010 | 2009 | 2008 |
|---------------------------------------|----------------|----------------|---------------|
| Stato patrimoniale | | | |
| A) Crediti verso soci | 11.218 | 11.218 | 0 |
| B) Immobilizzazioni | 9.805 | 8.915 | 5.405 |
| C) Attivo circolante | 229.823 | 95.731 | 81.172 |
| D) Ratei e risconti attivi | 336 | 162 | 324 |
| Totale attivo | 251.182 | 116.026 | 86.901 |
| A) Patrimonio netto | 49.994 | 49.994 | 34.994 |
| B) Fondi per rischi ed oneri | 7.536 | 6.216 | 3.229 |
| C) TFR | 67 | 43 | 26 |
| D) Debiti | 193.585 | 59.773 | 48.652 |
| E) Ratei e risconti passivi | 0 | 0 | 0 |
| Totale passivo | 251.182 | 116.026 | 86.901 |
| Conto economico | | | |
| A) Valore della produzione | 882 | 1.454 | 1.154 |
| B) Costi della produzione | 1.844 | 2.090 | 1.995 |
| MOL | 33 | 69 | 0 |
| Risultato operativo | -962 | -636 | -841 |
| C) Proventi e oneri finanziari | 1.371 | 1.023 | 1.207 |
| D) Rettifiche di valori di attività | 0 | 0 | 0 |
| E) Proventi e oneri straordinari | 2 | -70 | 0 |
| F) Imposte dell'esercizio | -411 | -317 | -366 |
| Risultato netto dell'esercizio | 0 | 0 | 0 |

Il bilancio dell'esercizio 2010 della Società chiude con il consueto risultato di pareggio. Tale risultato - contemplato dallo Statuto sociale - è espressione della natura della società, che si qualifica quale Società Pubblica di Progetto, ossia con un'attività rivolta alla realizzazione degli interessi degli enti che partecipano al capitale sociale, senza fine di lucro, la cui opera viaria non entra a far parte del suo patrimonio bensì di quello dell'ANAS S.p.A.

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.

Il totale dei dipendenti al 31 dicembre 2010 è risultato pari a n.46 unità, contro le 56 unità dell'esercizio precedente.

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, Consei ed IDC.

8.3.1. Concessioni Autostradali 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 S.p.A. per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda (km 86,7), dell'Autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano (km 62,1) delle Tangenziali esterne di Milano (km 33,0).

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 2010 è stato caratterizzato dall'approvazione da parte della CAL di sei stralci di Progetto Esecutivo (dal 2° al 7°) relativi all'autostrada Brebemi; l'8° stralcio è stato approvato dal CdA della Società il 2 febbraio 2011.

Nel corso dell'esercizio, sono stati inoltre approvati i progetti esecutivi della tratta A del 1° lotto della tangenziale di Como e del 1° lotto della Tangenziale di Varese dell'autostrada Pedemontana Lombarda. La Società, per quanto di competenza, ha approvato inoltre il Progetto Definitivo della Tangenziale Est Esterna di Milano e, il 5 gennaio 2011, ha concluso le attività propedeutiche alla sua pubblicazione.

Sono stati avviati i lavori relativi alle tre principali opere dell'asse autostradale Brebemi (viadotti sul fiume Oglio, Serio e Adda) ed i lavori relativi all'interconnessione con l'autostrada A8 del Sistema Viabilistico Pedemontano.

In data 11 novembre 2010, la Corte dei Conti ha registrato il decreto interministeriale di approvazione dell'Atto aggiuntivo n. 1 alla Convenzione Unica tra la Cal e la società concessionaria Brebemi S.p.A., concernente l'individuazione dei requisiti di solidità patrimoniale.

Successivamente, in data 22 dicembre 2010, è stato sottoscritto anche l'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica per l'adozione del nuovo piano economico-finanziario.

In data 29 luglio 2010 la CAL e la TE, Concessionaria della Tangenziale Est Esterna di Milano, hanno sottoscritto la nuova Convenzione unica, modificata a seguito delle prescrizioni della delibera CIPE n. 109, del 6 novembre 2009, che ha tenuto

conto delle osservazioni del Ministero dell'Economia e delle Finanze, nonché delle condizioni di cui ai pareri resi dalle competenti Commissioni Parlamentari. La Convenzione, in data 8 ottobre 2010, è stata approvata con Decreto Interministeriale registrato dalla Corte dei Conti in data 22 novembre 2010.

Il 2 marzo 2011, la CAL e la concessionaria Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. hanno sottoscritto un apposito Atto integrativo dell'Atto Aggiuntivo, sottoscritto nel corso del 2009, per adottare il nuovo piano finanziario.

Il 24 marzo 2011 è stato adottato il Decreto Interministeriale di approvazione dell'Atto Aggiuntivo n.1 e del relativo Atto Integrativo, registrato dalla Corte dei Conti in data 24 giugno 2011.

In data 28 luglio 2011, la Commissione incaricata dal Ministero per le Infrastrutture ha aggiudicato in via provvisoria l'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle tratte B1 (tra le Province di Como e Monza/Brianza) B2 e C (Monza/Brianza e Milano) e D (Monza/Brianza, Milano e Bergamo).

Il CIPE nella seduta del 3 agosto 2011 ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo della Tangenziale est esterna di Milano, il progetto definitivo di varianti parziali dell'asse autostradale ed ha valutato positivamente il 1° Atto Aggiuntivo (di adozione del PEF) alla Convenzione unica tra Cal e TE.

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.

La società ha chiuso l'esercizio 2010 con un risultato positivo di €/migliaia 50 (€/migliaia -192 nell'esercizio 2009).

L'Assemblea degli azionisti ha deliberato di destinare l'utile, dopo l'accantonamento a riserva legale, a copertura delle perdite portate a nuovo.

Il totale dei dipendenti al 31 dicembre 2010 è pari a n. 24 unità, contro le 17 unità dell'esercizio precedente.

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 (tracciato di circa 150 km che si svilupperà in due tratte: Bojano-Termoli e San Vittore-Venafro-Isernia-Bojano-

Campobasso).

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

Il 2010 è stato caratterizzato dall'impulso fornito alle attività progettuali al fine di poter avviare le procedure di Legge Obiettivo: in data 3 dicembre 2010 il promotore ha consegnato lo Studio di Impatto Ambientale e in data 13 dicembre il progetto preliminare aggiornato. Tale progetto è stato, previa opportuna istruttoria, approvato dal Consiglio di Amministrazione della società in data 1° febbraio 2011.

Il capitale sociale nonché la partecipazione azionaria sono rimasti invariati rispetto al 2009.

Il bilancio 2010 della Società, redatto in forma abbreviata ai sensi dell'art. 2435 bis del c.c., chiude con una perdita di esercizio pari a circa 101 migliaia di euro, che l'assemblea degli azionisti ha deliberato di riportare a nuovo.

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 l.r. del Lazio 21 dicembre 2007, n. 22 e dall'art. 2, comma 289, della l. n. 244/2007, 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 società 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 già detto,, in maniera paritetica da ANAS e Regione Lazio. La durata della società è prevista al 31 dicembre 2050.

Nel corso dell'esercizio 2010, la Società ha continuato ad assicurare supporto al

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzato alla chiusura dell'istruttoria in corso e all'invio del progetto al CIPE che, nella seduta del 18 novembre 2010, ha approvato il progetto definitivo del "Corridoio intermodale integrato Pontino", tratta Roma (Tor de Cenci) – Latina (Borgo Piave) e Cisterna-Valmontone, con le opere connesse.

In data 26 agosto 2011 è stata pubblicata sulla GURI n. 198 Serie Generale la Delibera CIPE n.88/2010 di approvazione ed autorizzazione dell'Intervento.

Il bilancio 2010 della Società, redatto in forma abbreviata ai sensi dell'art. 2435 bis del c.c., chiude con una perdita di €/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.

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.

L'esercizio 2010 è stato il primo anno in cui la Società ha svolto pienamente la sua attività di gestore autostradale, sulla base della Convenzione di Concessione sottoscritta con ANAS in data 30 gennaio 2009, tesa a disciplinare la gestione del "Passante Autostradale di Mestre" e, a partire dal 1° dicembre 2009, delle tratte autostradali precedentemente in concessione alla Società delle Autostrade di Venezia – Padova.

La Convenzione, approvata con decreto interministeriale n. 81 del 4 febbraio 2009, è stata aggiornata con apposito atto ricognitivo sottoscritto in data 23 marzo 2010, previsto per adeguare le tariffe, per regolamentare le fattispecie sanzionatorie e per aggiornare i piani finanziari integrandoli con nuovi investimenti. L'efficacia della