

i propri costi di funzionamento con i ricavi delle prestazioni che fornisce.

Il rispetto dei tempi e dei costi di realizzazione delle nuove opere richiede procedure affidabili e risorse certe; 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.

Nella presente Relazione è stato dato conto, altresì, delle modifiche legislative intervenute nel corso dell'anno 2011 che hanno profondamente cambiato la natura stessa dell'ANAS S.p.A. riconducendola a quella di una "società in house".

In particolare, il d.l. 6 luglio 2011, n. 98, recante "*Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria*", convertito con modificazioni in legge 15 luglio 2011, n. 111, contiene, 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 notevolmente sui compiti e sull'assetto di *governance* della Società.

In effetti, l'articolo in esame (al comma 1) prevedeva, nella sua formulazione iniziale, l'istituzione, a 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 di tale Ministero oltre che del Ministero dell'economia e delle finanze quanto ai profili finanziari e regolata dall'art. 8 del d.lgs. 30 luglio 1999 n. 300.

Il successivo d.l. 29 dicembre 2011, n. 216, come ampiamente evidenziato, non ha rinviato l'istituzione dell'Agenzia ma, nella sua formulazione originaria, ha prorogato al 31 marzo 2012 il termine per l'adozione del relativo Statuto (cfr. art. 11, comma 5); tale termine è stato ulteriormente prorogato al 31 luglio 2012 da un emendamento approvato dalla Camera dei Deputati in sede di conversione in legge del provvedimento.

Al riguardo non può non rilevarsi come il succedersi di continue modifiche alla disciplina dettata dall'art. 36 d.l. n. 98/2011 nel breve termine di sei mesi circa, abbia avuto effetti non positivi sull'attività operativa della Società sulla situazione economica e finanziaria della stessa delle sue partecipazioni e, perfino, dei concessionari autostradali.

La disposta decadenza del Consiglio di Amministrazione, poi, non ha facilitato il riordino ma ha finito con l'espore ANAS ad una fase di notevole incertezza, considerato, altresì, che la nomina dell'Amministratore Unico è avvenuta solo il 4 agosto 2011, oltre il termine indicato di 15 giorni dalla data di entrata in vigore del provvedimento (21 luglio).

Le modifiche legislative correttive hanno consentito, invece, di ovviare al trasferimento a "titolo gratuito" al Ministero dell'economia e delle finanze di tutte le partecipazioni detenute da ANAS S.p.A. previsto nella formulazione originaria del comma 7 dell'art. 36, che avrebbe portato ad una riduzione del capitale sociale di ANAS, rendendo concreta la fattispecie prevista dall'art. 2447 del c.c. (riduzione del capitale sociale al di sotto del limite legale).

Nella nuova formulazione della previsione legislativa è stato, infatti, eliminato il riferimento alla gratuità del trasferimento ed è stato individuato come soggetto beneficiario Fintecna S.p.A. in luogo del Ministero dell'Economia e delle Finanze o di società dallo stesso controllata.

Ciononostante, è a dirsi che occorre una idonea rimodulazione della disciplina relativa al riassetto di ANAS S.p.A., al fine di consentire che non abbiano soluzione di continuità, attività quali la vigilanza sui cantieri e sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere in concessione; l'approvazione dei progetti relativi ai lavori inerenti la rete stradale ed autostradale di interesse nazionale; l'adozione di provvedimenti per la sicurezza del traffico sulle strade e sulle autostrade.

A tal fine, ruolo rilevante potrebbe assumere la definizione del nuovo Statuto e dei contenuti della convenzione che dovrà regolare i rapporti di ANAS S.p.A. con l'Agenzia.

Non si può, infine, sottacere come il quadro delle competenze in materia autostradale sia stato successivamente reso ancora più articolato e complesso dall'attribuzione – ad opera dell'art. 36 del d.l. n. 1/2012 (che ha modificato l'art. 37 d.l. n. 201/2011) – all'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas, in via transitoria e fino all'istituzione di una specifica Autorità indipendente di regolazione dei Trasporti, di una pluralità di compiti regolatori specifici per il settore autostradale, di cui si è dato conto nella presente Relazione.

Tale complessa articolazione, sulla base della quale un nuovo soggetto indipendente, affiancato, per quanto concerne il settore dei concessionari autostradali, da due soggetti istituzionali entrambi pubblici, l'ANAS e l'Agenzia - rischia di determinare una frammentazione delle attribuzioni e della struttura dell'ANAS ed un appesantimento del quadro di riferimento, in controtendenza rispetto agli obiettivi di semplificazione e di apertura al mercato perseguiti dall'attuale Governo.



ANAS Spa

BILANCIO D'ESERCIZIO 2010

PAGINA BIANCA



Bilancio d'esercizio e consolidato 2010



Foto: Nuova sede del Compartimento Anas a l'Aquila

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive letter 'P'.

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.

PAGINA BIANCA

**INDICE**

Organi sociali e di controllo	<i>ORGANI SOCIALI E DI CONTROLLO DI ANAS SPA</i>
Relazione sulla Gestione	<i>CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE – PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE 2010</i> <i>PRESUPPOSTI DI REDAZIONE</i> <i>PROFILO E STRUTTURA DEL GRUPPO ANAS</i> <i>PROFILO E STRUTTURA DI ANAS S.P.A.</i> <i>ANDAMENTO PATRIMONIALE ED ECONOMICO DELLA CAPOGRUPPO</i> <i>ANDAMENTO DELLA GESTIONE FINANZIARIA DELLA CAPOGRUPPO</i> <i>INDICATORI ECONOMICO – FINANZIARI DELLA CAPOGRUPPO</i> <i>SCENARI NORMATIVI E DEL MERCATO</i> <i>ANALISI DELLA GESTIONE PER AREE DI ATTIVITÀ</i> Attività di Anas come stazione appaltante Progettazione 41 Procedure di gara e contrattualizzazione 47 Realizzazione delle nuove costruzioni 49 Attività di Anas per la gestione della rete Esercizio e coordinamento del territorio 56 Attività connesse alla gestione della rete 67 Attività di ricerca e sviluppo 69 Altre attività di Anas Finanza di Progetto e Concessioni Autostradali 78 Attività internazionali 85 Attività di supporto alla gestione <i>ISPETTORATO VIGILANZA CONCESSIONI AUTOSTRADALI</i> <i>EX FONDO CENTRALE DI GARANZIA</i> <i>RAPPORTI CON SOCIETÀ CONTROLLATE E COLLEGATE</i> <i>INFORMAZIONI SULLA RESPONSABILITÀ SOCIALE DELL'IMPRESA</i> <i>ESPOSIZIONE A RISCHI E INCERTEZZE</i> <i>FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 31 DICEMBRE 2010</i> <i>ALTRE INFORMAZIONI RICHIESTE DALL'ART. 2428 C.C.</i> <i>L'EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE</i> <i>PROPOSTA ALL'AZIONISTA</i>
Bilancio di Anas S.p.A.	STATO PATRIMONIALE CONTI D'ORDINE CONTO ECONOMICO NOTA INTEGRATIVA
Bilancio consolidato ANAS	STATO PATRIMONIALE CONTI D'ORDINE CONTO ECONOMICO NOTA INTEGRATIVA

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

Società controllata dall'azionista unico Ministero dell'Economia e delle Finanze

Consiglio di Amministrazione	Presidente e Direttore Generale	Dott. Pietro Ciucci
	Consiglieri	Arch. Giuseppe Cerutti Dott. Claudio Andrea Gemme Arch. Bortolo Mainardi Avv. Giuseppe Spampinato
Condirettori generali		Dott. Leopoldo L. Conforti Ing. Gavino Coratza Dott. Stefano Granati
Dirigente Preposto		Dott. Giancarlo Piciarelli
Collegio Sindacale*	Presidente	Dott.ssa Alessandra dal Verme
	Sindaci effettivi	Dott. Antonio Iorio Prof. Gianfranco Zanda
	Sindaci supplenti	Dott. Antonio Ionta 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 Collegio Sindacale è stato nominato, per gli esercizi 2010, 2011 e 2012, dall'Assemblea ordinaria degli Azionisti tenutasi il 24 giugno 2010. Conseguentemente ha cessato la propria carica il precedente Collegio Sindacale composto da: Prof. Mario Basili (Presidente), Dott. Lucio Mariani (Sindaco Effettivo) e Prof. Gianfranco Zanda (Sindaco Effettivo).

**L'Assemblea ordinaria degli Azionisti tenutasi il 24 giugno 2010, ha deliberato di affidare alla Reconta Ernst & Young S.p.A., risultata aggiudicataria di apposita gara, l'incarico di revisione legale dei conti della Società, per gli esercizi 2010, 2011 e 2012.

*ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI*

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti il giugno 2011 presso la sede dell'Anas in Roma, via Monzambano 10, presieduta dal Presidente dott. Pietro Ciucci ha deliberato:

- di approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2010 che chiude con un utile di 10.150.738 euro;
- di destinare l'utile d'esercizio come di seguito indicato:
 -
 -
 -

Il Presidente, in relazione a quanto deliberato dall'Assemblea, rileva che le perdite pregresse per €/milioni 124,5 sono ampiamente fronteggiate dalla riserva disponibile di €/milioni 163,5 relativa alla differenza di trasformazione la cui disponibilità è priva di vincoli, così come indicato nella Nota Integrativa alla voce patrimonio netto.

PAGINA BIANCA

RELAZIONE
DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA



RELAZIONE SULLA GESTIONE

CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE – PRINCIPALI RISULTATI DELLA GESTIONE 2010

Il bilancio 2010 del gruppo Anas si è chiuso con un utile di €/migliaia 28.416. La variazione, in misura pari a €/migliaia 11.627 rispetto all'utile dell'esercizio precedente (€/migliaia 16.789), è dovuta principalmente al risultato positivo conseguito dalla capogruppo e da alcune società partecipate.

Il bilancio dell'esercizio 2010 della capogruppo si è chiuso con un utile di €/migliaia 10.151 e registra un incremento di €/migliaia 4.831 rispetto all'utile dell'esercizio precedente (€/migliaia 5.320).

Per il terzo anno consecutivo Anas ha realizzato un risultato positivo per effetto di una corretta ed attenta gestione. Inoltre, a seguito dell'emanazione dell'art. 4 comma 19 del D.L. 70 del 13 maggio 2011, il Bilancio recepisce la corretta appostazione dei "Versamenti in c/aumento capitale sociale" da Patrimonio Netto a Fondi in Gestione nella voce "Contributi in c/ impianti" ai fini della copertura degli ammortamenti calcolati su opere previste da Contratto di Programma 2003-2005. L'importo complessivamente coperto è di €/milioni 101,54, di cui €/milioni 92,70 per ammortamenti su opere relative alla rete ANAS e €/milioni 8,84 per opere di competenza degli Enti Locali.

Nello specifico, si evidenzia che l'andamento della gestione ha fatto registrare i seguenti risultati:

- il totale dei ricavi è passato da €/milioni 868,29 a €/milioni 924,88 con un incremento di €/milioni 56,59 pari al 6,5%, determinato essenzialmente dai ricavi connessi alla gestione della rete pari a più €/milioni 22,27 (+ 3,2%) e dai ricavi diversi pari a più €/milioni 34,32 (+ 21,2%), tenuto conto della riduzione del corrispettivo di servizio che è passato da €/milioni 242,71 a €/milioni 204,97 riducendosi di €/milioni 37,74 pari al 15,5%;
- il totale dei costi operativi è passato da €/milioni 753,19 a €/milioni 784,88 con un incremento di €/milioni 31,69 pari al 4,2%, dovuto essenzialmente all'incremento dei costi per maggiori interventi di manutenzione ordinaria su strade statali ed autostrade in gestione diretta, per godimento beni di terzi e per altri servizi ed oneri diversi, il cui effetto è stato mitigato dalla sensibile riduzione degli oneri per liti e risarcimenti.

Per effetto di quanto sopra, il Margine Operativo Lordo (MOL) è positivo ed è passato da €/milioni 115,10 a €/milioni 140,00 registrando un incremento di €/milioni 24,90 pari al 21,6%.

Il positivo andamento della gestione operativa è stato assorbito dal totale degli ammortamenti e accantonamenti (esclusi gli Enti locali e concessionarie) che passa da €/milioni 235,44 a €/milioni 167,55 il cui effetto ha portato il Reddito Operativo da meno €/milioni 120,34 a meno €/milioni 27,55, registrando un miglioramento del 77,1%.



Tale risultato è stato, peraltro, influenzato negativamente dalla gestione degli Enti locali e contributi che passa da più €/milioni 14,58 a meno €/milioni 20,48 e positivamente dal saldo della gestione finanziaria che, pur registrando una riduzione rispetto allo scorso esercizio che era stato interessato da eventi non ricorrenti, resta positiva e passa da €/milioni 104,71 a €/milioni 63,60.

Tanto premesso è opportuno richiamare l'attenzione dell'azionista su alcune linee di tendenza manifestatesi nel corso del 2010 che rappresenta certamente un anno molto significativo per il futuro di Anas Spa.

Non ci si riferisce soltanto al dato di per sé più che positivo concernente l'utile di esercizio della capogruppo che quasi raddoppia rispetto al 2009 (più 91%) o del gruppo che si incrementa di circa il 70%, ma soprattutto alla considerazione che il 2010 è stato l'ultimo anno (a legislazione vigente) per il quale lo Stato ha stanziato un corrispettivo di servizio per le attività svolte da Anas a fronte del Contratto di Programma – Parte Esercizio.

Dopo alcuni anni durante i quali il Corrispettivo di Servizio è stato progressivamente ridotto, nel 2010 Anas ha avuto la sostanziale consapevolezza di non dipendere più, nemmeno in misura marginale, dallo stanziamento fissato ogni anno dalla Legge Finanziaria, per effetto dell'art. 15 comma 4 del D.L. 78/2010 convertito in L.122/2010.

La progressiva crescita degli introiti derivanti dal Sovracanone di concessione ex legge 102/09, ulteriormente aumentato per effetto della norma sopra citata, insieme con gli altri ricavi propri di Anas, consente infatti ormai di considerare le attività di esercizio svolte dalla società sostanzialmente coperte da tali ricavi con la grande novità, più volte auspicata negli anni passati, di poter affermare l'autonomia di Anas sotto il profilo economico – finanziario gestionale, come più avanti riportato.

Si può pertanto affermare che le riflessioni più volte enunciate negli ultimi anni hanno trovato un primo positivo riscontro per quanto attiene l'esercizio della rete che può essere ora programmato con ragionevole anticipo, contando su risorse chiaramente identificate ed in una logica imprenditoriale di equilibrio strutturale tra costi e ricavi gestionali.

Tale diverso quadro di riferimento nel cui ambito le attività svolte da Anas SpA per la gestione della rete assentita non gravano più in alcun modo sulle finanze pubbliche, auspicabilmente consentirà, tra l'altro, di rivedere la posizione della società all'interno del noto elenco ISTAT della Pubblica Amministrazione, al fine di consentire ad Anas un'operatività economico – finanziaria più consona con il suo effettivo status.

Una prospettiva di sostanziale equilibrio economico – finanziario non si può invece sostenere per le attività di investimento per nuove opere e per manutenzioni straordinarie. In questo caso infatti, a fronte dell'azzeramento delle risorse stanziate nella legge finanziaria 2011, solo di recente rivisto con una dotazione proveniente dal Fondo infrastrutture per 330 €/milioni, non è stato ancora individuato un meccanismo che consenta ad Anas di disporre di risorse ragionevolmente certe e programmabili per far fronte, in particolare, alla necessaria manutenzione straordinaria della rete di strade gestita direttamente.

Sotto questo profilo anche l'introduzione del pedaggio sulle autostrade e i raccordi autostradali previsto dal D.L. 78/2010 e s.m.i non lascia prevedere, al momento, la creazione di nuove fonti finanziarie da dedicare a investimenti sulla rete stradale di interesse nazionale. Infatti



la stessa norma dispone che gli introiti netti derivanti dall'applicazione del pedaggio su parte della rete aziendale vadano a ridurre l'esposizione debitoria dello Stato verso la stessa Anas.

Si conferma peraltro di grande rilievo, per l'evoluzione aziendale, il solo fatto che si cominci ad esigere un pedaggio su una parte della rete in concessione, con la possibilità futura di estendere tali ricavi su ulteriori tratti.

Resta quindi ancora irrisolta la questione della necessaria programmabilità degli interventi di manutenzione straordinaria, spesso connessa alla sicurezza stradale, nonché di quelli relativi a nuovi investimenti (concetto nel quale molto spesso sono compresi adeguamenti e miglioramenti della rete esistente piuttosto che nuovi tratti stradali in senso stretto), visto il permanere di un modello di funzionamento interamente basato su stanziamenti annuali a carico del bilancio dello Stato, limitato dalle note ristrettezze della finanza pubblica.

La soluzione di tale problema strutturale di Anas SpA non può pertanto che risiedere nell'approvazione del Piano economico – finanziario, previsto dalla Legge Finanziaria del 2007, ma non ancora approvato da tutti i dicasteri indicati dalla norma. Solo con tale strumento, in perfetta analogia a quanto praticato da decenni nelle convenzioni regolanti le concessionarie di autostrade a pedaggio, si potrà dire completato il processo di trasformazione di Anas in un soggetto imprenditoriale, indipendentemente dalla presenza nel suo capitale di azionisti totalmente o parzialmente pubblici.

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 estremamente esiguo.

Tuttavia, gli esiti del contenzioso - riguardante principalmente opere appaltate in passato - condizionano il futuro equilibrio finanziario di Anas e richiedono la definizione di appositi provvedimenti.

Infatti, tale situazione, di sostanziale equilibrio, potrebbe tendere a modificarsi nel breve periodo tenuto conto dei non facilmente prevedibili maggiori oneri connessi al contenzioso capitalizzabile che, per sua natura, determina un aumento di valore dell'investimento. In tale ipotesi appare necessario, per la società, poter fare affidamento su un adeguato supporto dell'Azionista.

Si è, inoltre, tenuto conto, come meglio dettagliato nel prosieguo della presente Relazione, delle raccomandazioni formulate dall'Azionista in sede di approvazione del bilancio 2009 riguardanti: l'azione di contrasto al fenomeno dell'abusivismo in ambito di accessi e impianti pubblicitari, il proseguimento delle attività di monitoraggio del contenzioso passivo e l'attuazione di interventi idonei a ridurre lo stesso, la continuazione nel miglioramento dell'efficienza dei processi aziendali e nell'implementazione del sistema di controllo interno.

I principali risultati conseguiti nel corso dell'esercizio sono riassumibili come segue.



1 - Contratto di programma 2010

Come noto, in attesa dell'approvazione del nuovo Piano Economico-Finanziario, nonché della concomitante 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, 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.

Poiché, inoltre, non si sono registrati nuovi fatti di rilievo in relazione all'iter in corso per la stipula della nuova Convenzione unica tra ANAS e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti insieme con il nuovo piano economico finanziario, in data 26 luglio 2010 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed ANAS S.p.A. hanno sottoscritto il Contratto di Programma per il 2010. In base a quanto disposto dal Contratto di Programma per il 2010 sono state attribuite ad ANAS:

- risorse pari a 268 €/milioni per gli interventi di manutenzione straordinaria per l'anno 2010, come deliberato nella seduta del CIPE del 22 luglio 2010, comprensivi di 60,709 €/milioni da destinare al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui contratti da ANAS di cui al contratto di programma 2003 - 2005;
- risorse per le attività di gestione della rete stradale e autostradale in concessione (corrispettivo di servizio) per un importo complessivo di €/milioni 308,8 (IVA inclusa); tale importo, già tiene conto delle maggiori entrate, stimate per l'anno 2010 in 321 €/milioni, acquisite dalla Società a titolo di integrazione del canone annuo di cui all'art. unico, comma 1020, della Legge Finanziaria per il 2007. Il Contratto di Programma prevedeva che detto importo venisse ridotto in misura corrispondente alle ulteriori entrate acquisite da ANAS ai sensi dell'art. 15, comma 4, lettera a) del D.L. n. 78/2010, convertito dalla legge 30 luglio 2010, n.122. Tale importo è stato consuntivato in €/milioni 56,29 come evidenziato nella Nota Integrativa.

A tale riguardo si evidenzia che il CIPE, con delibera n. 65 del 2010 (pubblicata sulla G.U. del 5.1.2011), ha espresso parere favorevole sul Contratto di Programma 2010.

Infine, in data 21 marzo 2011, il Contratto di Programma per il 2010 è stato visto e conseguentemente registrato dalla Corte dei Conti.