

Variante di Valico

L'intervento, a carico della Società concessionaria Autostrade per l'Italia, denominato comunemente Variante di Valico, consiste nel potenziamento dell'autostrada A1 Milano-Napoli, nella tratta compresa tra Sasso Marconi e Barberino di Mugello, per un'estensione complessiva pari a circa 62,6 Km e ricade in parte nella Regione Emilia-Romagna ed in parte nella Regione Toscana. Esso si compone di tre tratte distinte (Sasso Marconi-La Quercia, La Quercia-Aglio e Aglio-Barberino di Mugello) caratterizzate da differenti impostazioni di tracciato in conseguenza di specifiche problematiche trasportistiche, morfologiche ed ambientali. L'intera opera verrà ultimata nel 2013.

Potenziamento dell'A1 tra Barberino ed Incisa

Strettamente connesso alla Variante di Valico e, quindi, sempre a carico di Autostrade per l'Italia, è l'ammodernamento della A1 tra Barberino ed Incisa. L'opera si divide in Barberino-Firenze nord, Firenze nord-Firenze sud, Firenze sud-Incisa.

Barberino - Firenze nord

L'intervento prevede l'aumento di capacità della sede autostradale, che sarà realizzato nelle tratte in pianura con un ampliamento canonico della sede autostradale (3N+3S) e nelle tratte collinari con una nuova carreggiata sud in variante utilizzando le attuali carreggiate in direzione nord (2N+2N+3S), per l'impossibilità di allargare le gallerie esistenti.

La Concessionaria ha suddiviso l'intervento in tre lotti: il lotto 0 i cui lavori sono in corso, il lotto 1 il cui progetto esecutivo è in istruttoria presso ANAS ed il lotto 2 (Galleria di Santa Lucia) il cui progetto esecutivo è in corso di redazione.

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.

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'intervento è stato suddiviso in 2 lotti, per il lotto 1 il relativo progetto definitivo è in corso d'istruttoria presso ANAS mentre per il lotto 2 è in corso la procedura di VIA avviata nel 2011.

Terza corsia dell'Autostrada A14

L'intervento, a carico della Società Autostrade per l'Italia, consiste nell'ampliamento della 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 che risultano tutti in corso di esecuzione.

L'ultimazione dell'intera opera è prevista a febbraio 2015.

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.

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. È in corso la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

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 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.

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. A seguito di tale approvazione, la Concessionaria ha sviluppato la relativa progettazione definitiva, approvata dall'ANAS nel maggio del 2011.

Attualmente è in corso la gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori del Lotto 1.

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 SS 1 Aurelia. Il completamento di questo corridoio è a carico della Società Autostrada Tirrenica.

Nel corso del 2009 sono state attivate le procedure approvative di un primo lotto funzionale del Tronco Nord, il Lotto 1 "Rosignano Marittimo-San Pietro in Palazzi"; a dicembre del 2009 sono stati avviati i relativi lavori ed in data 27 giugno 2011 è stata aperta al traffico la nuova Barriera di Rosignano Marittimo.

Nel 2010 è stata completata la progettazione del Lotto 6A "Civitavecchia-Tarquinia"; in data 3 maggio 2012 è avvenuta la consegna dei lavori al Contraente Generale.

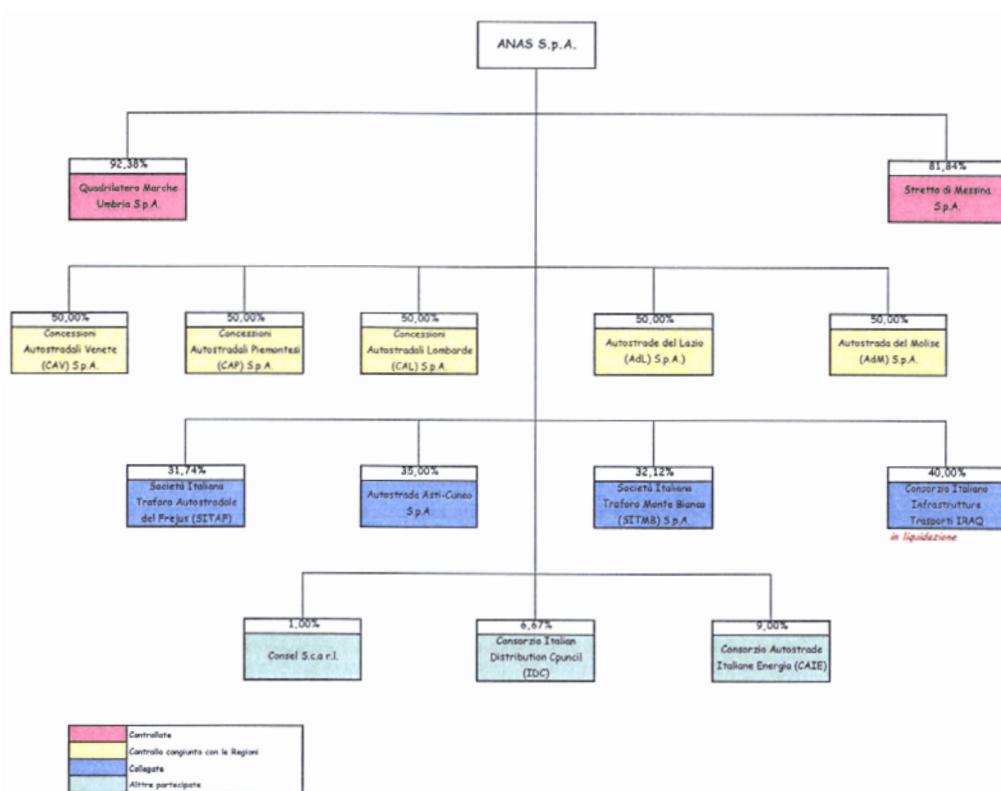
Il progetto definitivo del tratto compreso tra Tarquinia e San Pietro in Palazzi è stato trasmesso ad ANAS il 23 marzo 2011 e validato ai fini della Conferenza dei Servizi in data 6 giugno 2011; contestualmente è stato consegnato anche lo Studio di Impatto Ambientale relativamente al tronco sud "Grosseto Sud-Tarquinia"; sono in corso le procedure di approvazione del Progetto Definitivo da parte del CIPE.

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 2011, la composizione del gruppo, che non ha subito variazioni rispetto al precedente esercizio, risulta la seguente:



In data 25 giugno 2012 è stata costituita la società ANAS International Enterprise, totalmente controllata da ANAS.

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. Dal 25 giugno 2012 detiene inoltre la totalità delle azioni della società Anas International Enterprise S.p.A.

Principali lavori in corso al 31.12.2011

Concessionaria	Aut.	Lavori	Importo
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A1	Potenziamento del tratto appenninico Sasso Marconi - Barberino di Mugello. Tratta Badia Nuova - Aglio. Galleria di Base.	720.026.853,85
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A14	Ampliamento alla 3 ^a corsia della tratta Rimini nord-Porto Sant'Elpidio Tratta Cattolica (confine di Reglone)-Fano Lotto 2.	590.070.757,31
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A1	Potenziamento del tratto appenninico e Sasso Marconi-Barberino di Mugello. / Tratta La Quercia-Badia Nuova. Lotti &	570.626.826,11
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A14	Ampliamento alla 3 ^a corsia della tratta Rimini nord - Porto Sant'Elpidio. Tratta Senigallia - Ancona nord. Lotto 4. Comprendivo del nuovo svincolo di Marina di Montemarciano.	466.230.700,60
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A8	Ampliamento alla 3 ^a corsia della tratta interconnessione di Lainate - barriera di Como-Grandate.	464.363.856,36
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A14	Ampliamento alla 3 ^a corsia della tratta Rimini nord - Porto Sant'Elpidio. Tratta Rimini nord - Cattolica (confine di Reglone). Lotto 1B.	462.077.305,38
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A14	Ampliamento alla 3@66 corsia della tratta Rimini nord - Porto Sant'Elpidio. Tratta Fano - Senigallia. Lotto 3.	373.620.723,91
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A1	Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Inci6 (tratta B).sa in Val d'Arno. Tratta Firenze nord - Firenze sud. Lotti 4, 5 e 6 (tratta B).	312.055.986,85
S.a.t.a.p. S.p.A. Tronco A4 Torino - Milano	A4	Interventi di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada A4. Variante di Bernate Ticino.	276.441.079,53
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A1	Potenziamento del tratto appenninico Sasso Marconi-Barberino di Mugello Tratta La Quercia-Badia Nuova Lotto SA	267.115.324,81
Strada dei Parchi S.p.A.	A24	Realizzazione di una viabilità a carattere urbano comunitare all'autostrada A24 da viale Palmiro Togliatti alla barriera di Roma est e riqualificazione dei dispositivi di ritenuta e della segnaletica da via di Casal Bertone alla barriera di Roma est.	258.900.557,87
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A1	Potenziamento della tratta Barberino di Mugello - Incisa in Val d'Arno. Tratta Barberino di Mugello - Firenze nord. Lotto 0 (lotto propedeutico).	233.451.752,06
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A1	Potenziamento del tratto appenninico Sasso Marconi - Barberino di Mugello. Tratta Aglio - Barberino di Mugello. Lotto Mugello 2 ^o stralcio.	216.241.335,51
Autostrade per l'Italia S.p.A.	A14	Ampliamento alla 3 ^a corsia della tratta Rimini nord - Porto Sant'Elpidio. Tratta Ancona sud - Porto Sant'Elpidio. Lotto 6B. 2 ^a fase.	185.459.987,53
Autostrada Brescia - Verona - Vicenza -Padova S.p.A.	A31	Tronco Vicenza - Rovigo. Lotto n. 7. Dal casello di Agugliaro allo scavalco dello scolo Frassanelia, incluse la galleria artificiale e la trincea di Agugliaro.	167.516.114,77
S.a.t.a.p. S.p.A. Tronco	A4	Interventi di ammodernamento ed 1.4.1. adeguamento dell'autostrada A4. Lotto dalla progressiva km 67+600 alla progressiva km 80+900.	159.987.232,72
Autostrada Asti - Cuneo	A33	Collegamento autostradale Asti-2 Cuneo Tronco I. Lotto 5. Cuneo-S.S.231	143.591.559,87
Autostrade per l'Italia S.p.A.	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 S.p.A.	A1	Potenziamento del tratto appenninico Sasso Marconi-Barberino Mugello Tratta La Quercia-Badia Nuova. Lotto SB ..	124.045.755,90
Autostrada Brescia - Verona - Vicenza -Padova S.p.A.	A31	Lotto n. 8. Dallo scavalco dello scolo Frassanelia al casello di Noventa Vicentina, inclusi la galleria artificiale di Saline e lo svincolo di Noventa Vicentina.	102.318.950,06
		Total	6.329.874.319,68

Di seguito si riferisce sui principali fatti gestionali del 2011 e sui risultati del relativo esercizio.

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

Sulla società Stretto di Messina S.p.A., concessionaria per legge della realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario, ivi comprese le necessarie opere connesse, nonché della gestione e manutenzione del collegamento viario e di altri servizi pubblici pertinenti il collegamento tra la Sicilia ed il continente si è ampiamente esposto nella Relazione 2010 alla quale si fa riferimento.

Per quanto riguarda gli aspetti tecnici, nel luglio 2011 la Società, a conclusione di un complesso iter di controllo, verifica e validazione ha approvato il Progetto Definitivo e ha avviato la procedura di approvazione da parte del CIPE, prevista per le infrastrutture strategiche d'interesse nazionale ai sensi del d. lgs. n. 163/2006.

Alla fine del 2011 il Ministero dell'Ambiente ha chiesto integrazioni al Progetto Definitivo ed allo Studio d'Impatto Ambientale, disponendo inoltre, nel mese di marzo 2012, che sulle integrazioni concernenti le alternative al piano dei siti di deposito ed alla Valutazione d'incidenza Ambientale si procedesse alle formalità per la raccolta delle osservazioni del pubblico. Le ulteriori incombenze derivanti da tale richiesta hanno impegnato la Società fino a tutto il primo semestre del 2012.

Sotto il profilo finanziario, si ricorda che la copertura del fabbisogno del progetto, al momento dell'approvazione del Progetto Definitivo da parte del CdA della Società era assicurata da risorse per contributi pubblici e aumenti di capitale della Società per un ammontare complessivo di circa 2,5 miliardi di euro, di cui:

- 306 milioni di euro relativi all'aumento di capitale già posto in esecuzione a partire dal 2003 e ad oggi interamente versati: nel gennaio e nel dicembre 2011 sono state infatti versate le ultime due tranches da 2/10, pari a 61.308 migliaia di euro ciascuna. A seguito dei predetti versamenti il capitale di Stretto di Messina, pari a € 383.179.794, risulta pertanto interamente sottoscritto e versato;
- 900 milioni di euro relativi all'ulteriore aumento di capitale approvato nel dicembre 2009, che gli azionisti ANAS, RFI e Regione Siciliana si sono impegnati a sottoscrivere rispettivamente per gli importi di 683, 117 e 100 miliardi euro. Peraltro, a copertura degli impegni assunti da ANAS e RFI erano state già assegnate risorse per complessivi 800 milioni di euro, di cui 470 ex legge 23 dicembre 2009 n. 191 ad ANAS, e complessivi 330 milioni di euro ex delibera CIPE n. 121/2009 (213 ancora ad ANAS e 117 a RFI);
- 1.300 milioni di euro relativi ai contributi in c/impianti ex d.l. n. 78/2009 convertito

in legge n. 102/2009, sostitutivi delle risorse a suo tempo previste a carico dell'ex azionista FINTECNA S.p.A. .

Quanto a tali ultimi contributi pubblici in conto impianti, è da dirsi che, il d.l. n. 78/2009 aveva assegnato a Stretto di Messina 1.300 milioni di euro a valere sulle risorse del Fondo istituito ai sensi dell'articolo 18, comma 1, lettera b), del d.l. n.185/2008 (convertito, con modificazioni, dalla legge n. 2/2009) rimettendo al CIPE la determinazione, con proprie deliberazioni, delle quote annuali del contributo, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e con le assegnazioni già disposte.

A tale proposito il CIPE con delibera n. 102 del 6 novembre 2009 aveva determinato la prima quota annua 2009 del contributo in 12,7 milioni di euro, già erogata alla Società, rimandando, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica correlati all'utilizzo delle risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS), la definitiva assegnazione delle quote relative alle annualità successive, ivi determinate in via programmatica.

Tuttavia successivamente il CIPE con delibera n. 6 del 20 gennaio 2012 riduceva gli stanziamenti per contributi in c/impianti a suo tempo assegnati a Stretto di Messina e non ancora erogati, pari ad 1.287,3 milioni di euro. Nell'ambito di tale riduzione sono peraltro comprese le quote di contributo pubblico determinate in via programmatica per gli anni 2010 e 2011 - pari complessivamente a circa 190 milioni di euro -- per le quali la Società aveva già maturato i requisiti per l'erogazione ed aveva chiesto il pagamento dovuto. La medesima delibera CIPE n. 6/2012 ha azzerato altresì le risorse assegnate agli azionisti ANAS (213 milioni di euro) ed RFI (117) con precedente delibera CIPE n. 121/2009, per l'esecuzione dell'aumento di capitale da 900 milioni di euro sopra citato.

Inoltre lo stanziamento di 470 milioni di euro assegnato ad ANAS ex legge n. 191/2009 è stato successivamente ridotto a 423 milioni di euro a seguito di quanto disposto dall'art. 2 del d.l. n. 78/2010 e quindi azzerato ex art. 35 della legge n. 183/2011-Tab. E.

Con riferimento alla cosiddetta "variante ferroviaria di Cannitello", opera propedeutica per risolvere le interferenze con il futuro cantiere della torre del Ponte, Iato Calabria, i lavori sono proseguiti nel corso del 2011, sostanzialmente ultimati a maggio 2012 e definitivamente completati nell'ottobre dello stesso anno 2012. Resta da effettuare il collaudo tecnico-amministrativo dell'intervento nonché da realizzare le opere di mitigazione ambientale previste dalla delibera CIPE n. 83/2006 (mascheramento galleria artificiale e realizzazione del Lungomare di Cannitello). Nel corso del 2012 il contesto regolatorio nel quale opera Stretto di Messina ha subito significative modifiche per effetto dell'emanaione del d.l. n. 187/2012 i cui contenuti sono successivamente confluiti con alcune marginali modifiche - nel disegno di legge di

conversione del d. l. n. 179/2012 (art. 34decies "Disposizioni in materia di collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente"), promulgato lo scorso 17 dicembre 2012 (legge n. 221/2012).

Come già anticipato, tale norma prevede che, entro il termine perentorio del 1° marzo 2013, Stretto di Messina ed il Contraente Generale sottoscrivano un apposito Atto Aggiuntivo al Contratto, per l'attuazione delle disposizioni contenute nella norma in questione. In caso contrario, la legge dispone che si producano i seguenti effetti: (i) la caducazione, con effetto dalla data di entrata in vigore del d.l. n. 187/2012 (2 novembre 2012) di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché delle convenzioni e di ogni altro rapporto contrattuale stipulato; (ii) il riconoscimento – a definitiva e completa tacitazione di ogni diritto e pretesa – di un indennizzo costituito dal pagamento delle prestazioni progettuali contrattualmente previste e direttamente eseguite e dal pagamento di una ulteriore somma pari al 10% dell'importo predetto; (iii) la messa in liquidazione della Società con DPCM su proposta del Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Dopo l'entrata in vigore del d.l. n. 187/2012 il Contraente Generale, facendo seguito all'iniziativa avviata nel mese di ottobre 2012 con cui aveva attivato la procedura prevista da una clausola contrattuale ai fini della revisione delle condizioni di contratto ovvero all'esercizio del diritto di recesso, con lettera del 10 novembre 2012, ha dichiarato di voler recedere dal contratto nel presupposto dell'illegittimità dello stesso d.l. 187/2012 e ritenendo integrata l'ipotesi di recesso - prevista dall'art. 44.4 del contratto e dall'art. 5.2 dell'Accordo del 25 settembre 2009 – per il caso di mancata o ritardata approvazione del Progetto Definitivo dell'Opera da parte del CIPE entro il termine di 540 giorni decorrenti dalla data di consegna del Progetto alla Società.

Il Contraente Generale ha, altresì, richiesto alla Società di provvedere al pagamento delle prestazioni rese, delle spese sostenute e di quelle da sostenere per la smobilizzazione delle attività, oltre ad un indennizzo per la perdita del contratto nella misura del 5% dell'importo contrattuale dichiarandosi, nel contempo, disponibile, in virtù del preminente interesse alla realizzazione dell'Opera, a rinunciare al recesso, nel caso in cui "positive sopravvenienze" ne consentissero l'attuazione.

La Società ha contestato la validità e l'efficacia del dichiarato recesso dal Contratto e, nell'obiettivo di perseguire al meglio le finalità delle nuove disposizioni legislative vigenti, ha avviato i necessari contatti con i rappresentanti del Contraente Generale al fine di definire il contenuto dell'Atto Aggiuntivo richiesto dalla Legge informandone compiutamente il MIT, anche in qualità di Ente Concedente.

Nonostante le trattative avviate e svolte dalla Società - d'intesa con le

competenti Autorità di Governo - fino all'ultimo giorno utile, il Contraente Generale non ha sottoscritto il previsto Atto Aggiuntivo nel termine del 1 marzo 2013.

Lo stesso Contraente, infatti, da un lato, ha confermato l'intenzione di recedere dal Contratto e, dall'altro, anche contestando la validità delle disposizioni della legge 221/2012, ha avviato un'attività di tutela giudiziale, avanti il giudice amministrativo e ordinario che, in massima sintesi, ha rappresentato condizione ostaiva alla firma dell'Atto Aggiuntivo.

Si è così verificata l'ipotesi prevista dal comma 8 dell'art. 34 decies della legge 221/2012 di caducazione — per mancata stipula con il Contraente Generale dell'Atto Aggiuntivo previsto dal comma 1 dello stesso articolo nel termine perentorio del 1 marzo 2013 - di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché le convenzioni ed ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla Società, con conseguente prevista messa in liquidazione della Società e nomina del Commissario Liquidatore. Il giorno successivo al verificarsi dell'evento (2 marzo 2013), il Consiglio di Amministrazione della Società ha preso atto di tali effetti di legge informando contestualmente il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e le altre competenti Autorità di Governo, anche per consentire l'emersione dei necessari provvedimenti previsti dalla legge (messa in liquidazione della Società e nomina del Commissario Liquidatore).

Al contempo è stata fornita informativa agli Azionisti, convocati in assemblea in data 14 marzo 2013, ed è stato altresì comunicato l'intervenuto scioglimento del vincolo alle controparti contrattuali direttamente coinvolte nel processo di realizzazione dell'Opera.

Tali ultime comunicazioni nei confronti delle controparti contrattuali hanno suscitato reazioni da parte del Contraente Generale e del Project Management Consultant Parsons in ordine alla legittimità della legge ed avvio di azioni giudiziarie comunicate al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, anche in qualità di Ente Concedente.

Nel frattempo l'assemblea degli azionisti, riunitasi in data 4 aprile 2013, acquisito il parere favorevole del Collegio sindacale e la Relazione della Società di revisione, ha approvato il Bilancio al 31 dicembre 2012.

Tenuto conto dell'avverarsi dell'evento caducatorio, previsto dalla legge 221/2012, nel bilancio approvato è stato riscontrato il venir meno del postulato del "going concern" (princípio di continuità aziendale).

I dati economico-patrimoniali al 31 dicembre 2011, raffrontati con quelli relativi al precedente biennio, sono quelli sinteticamente riportati nel prospetto che segue.

Dati economico patrimoniali più significativi relativi al triennio 2009-2011

Voci di bilancio	2011	2010	2009	(in migliaia di euro)
Stato patrimoniale				
A) Crediti verso soci	0	122.618	122.618	
B) Immobilizzazioni	335.220	305.392	195.709	
C) Attivo circolante	137.938	75.720	107.158	
D) Ratei e risconti attivi	206	66	30	
Total attivo	473.364	503.796	425.515	
A) Patrimonio netto	386.313	386.158	387.172	
B) Fondo per rischi ed oneri	5.025	5.025	5.025	
C) TFR	726	887	1.003	
D) Debiti	36.759	73.116	6.391	
E) Ratei e risconti passivi	44.541	38.610	25.924	
Total passivo	473.364	503.796	425.515	
Conto economico				
A) Valore della produzione	9.544	8.131	6.455	
B) Costi della produzione	10.850	9.484	7.009	
MOL	-904	-1.073	-1.600	
Risultato operativo	-1.306	-1.353	-554	
C) Proventi e oneri finanziari	1.846	566	1.280	
D) Rettifiche di valori	0	0	0	
E) Proventi e oneri straordinari	-47	3	-279	
F) Imposte dell'esercizio	-337	-230	-91	
Risultato netto dell'esercizio	156	-1.014	356	

Il bilancio d'esercizio 2011 della Società evidenzia un utile pari a € 155.986 (al 31 dicembre 2010 si registrava una perdita pari a € 1.014.780), che l'Assemblea degli azionisti ha deliberato di riportare a nuovo, previo accantonamento del 5% a riserva legale.

Il totale dei dipendenti al 31 dicembre 2011 è risultato pari a n. 56 unità, contro le 54 unità dell'esercizio precedente.

In anticipo rispetto a quanto previsto dalla Legge riguardo all'emanazione di direttive volte al contenimento dei costi di gestione e di personale, a partire dai primi mesi del 2013, la Società ha dato immediato avvio ad un programma di riduzione dei costi di funzionamento aziendale, con iniziative riguardanti il contenimento del personale (principalmente attraverso distacchi infragruppo) e le spese di funzionamento così generando, già nel 2012, una riduzione dei costi generali, rispetto al 2011, nell'ordine del 10% circa.

La Società attende l'emanazione dell'apposito D.P.C.M. con cui la legge 221/2012, al comma 9, prevede la messa in liquidazione della Società e la nomina di un Commissario Liquidatore.

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 SS 77 e l'asse Perugia-Ancona sulle SS 76 e 318), della Pedemontana Fabriano-Muccia/Sfercia e altri interventi viari.

ANAS, al 31 dicembre 2011, 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, e risulta invariato rispetto all'esercizio precedente.

La composizione azionaria è rimasta invariata rispetto al 2010.

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

Relativamente alla SS 77, asse Foligno-Civitanova Marche, cosiddetto Maxilotto 1, dopo l'apertura al traffico, avvenuta il 3 dicembre 2009, del primo tratto Pontelatrave-Collesentino nel Comune di Camerino, sono proseguiti, in linea con i cronoprogrammi, i lavori sul restante tratto Foligno-Pontelatrave, 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 il Contraente Generale ha terminato la progettazione esecutiva, consegnata ad ANAS nel mese di agosto 2011. 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 sono state avviate le attività necessarie a recepire le istanze emerse nel corso della 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. Malgrado le rassicurazioni fornite dal Contraente Generale, nel corso del 2011 non si sono riscontrati particolari elementi di miglioramento nella situazione.

Per quanto concerne infine la Pedemontana delle Marche, tratto Fabriano-Muccia/Sfercia, nel 2011 sono proseguiti 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.

Dopo l'infruttuoso esperimento delle gare relative alle aree di Fabriano (piastrella logistica), Valfabbrica (polo di servizi settore tessile) e Gualdo Tadino (area di sosta bifronte), si sono resi necessari approfondimenti sulle modalità e sui tempi delle concessioni e sull'introduzione di eventuali elementi incentivanti. A seguito delle valutazioni effettuate, la Società ha provveduto a richiedere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'autorizzazione per introdurre nello schema di gara ulteriori elementi, identificati nell'allungamento del periodo di concessione fino a 45 anni e nel successivo diritto di prelazione per l'acquisto dei terreni e degli immobili riconosciuto al concessionario.

Allo stesso tempo sono proseguiti le procedure di gara per l'Area di Falconara-Chiaravalle (polo multisettoriale commerciale, fieristico-direzionale e servizi), per la quale uno dei tre concorrenti prequalificati ha presentato offerta. La Commissione di aggiudicazione ha concluso i propri lavori il giorno 8 marzo 2012, decidendo l'esclusione dell'offerta "per il mancato rispetto della previsione di cui al punto II.2.1 del Bando di gara - valore stimato del canone annuo minimo".

Per quanto riguarda l'ulteriore sviluppo del Pav, nel corso del 2012 sono continue le attività al fine di ripubblicare i bandi delle gare risultate infruttuose, nonché emettere quelli per l'individuazione dei Concessionari delle rimanenti Aree già approvate dal CIPE. Proseguiranno inoltre le attività finalizzate ad ottenere l'approvazione, da parte dello stesso CIPE, dei progetti preliminari relativi alle ulteriori Aree leader.

Alla data di chiusura dell'esercizio 2011 il fabbisogno finanziario complessivo per la realizzazione del Progetto Quadrilatero (Sistema viario e Piano di Area Vasta) è stato valutato, anche per tener conto delle perizie di variante del Maxilotto 2, in 2.269 milioni di euro (2.234 al 31 dicembre 2010).

I dati economico-patrimoniali al 31 dicembre 2011, raffrontati con quelli relativi al precedente biennio, sono quelli sinteticamente riportati nel seguente prospetto.

Dati sintetici di bilancio relativi al triennio 2009-2011

(in migliaia di euro)

Voci di bilancio	2011	2010	2009
Stato patrimoniale			
A) Crediti verso soci	11.218	11.218	11.218
B) Immobilizzazioni	11.721	9.805	8.915
C) Attivo circolante	387.556	229.823	95.731
D) Ratei e risconti attivi	559	336	162
	411.054	251.182	116.026
A) Patrimonio netto	49.994	49.994	49.994
B) Fondi per rischi ed oneri	11.745	7.536	6.216
C) TFR	84	67	43
D) Debiti	349.231	193.585	59.773
E) Ratei e risconti passivi	0	0	0
	411.054	251.182	116.026
Conto economico			
A) Valore della produzione	598	882	1.454
B) Costi della produzione	3.238	1.844	2.090
	-6	33	69
	-2.640	-962	-636
C) Proventi e oneri finanziari	3.662	1.371	1.023
D) Rettifiche di valori di attività	0	0	0
E) Proventi e oneri straordinari	-6	2	-70
F) Imposte dell'esercizio	-1.016	-411	-317
	0	0	0
Risultato netto dell'esercizio			

Il bilancio dell'esercizio 2011 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 2011 è risultato pari a n. 52 unità, contro le 46 unità dell'esercizio precedente.

8.2.3 ANAS International Enterprise S.p.A.

La società ANAS International Enterprise S.p.A. è stata costituita il 25 giugno 2012.

Ad ANAS International Enterprise S.p.A., in un'ottica di riorganizzazione e rafforzamento delle iniziative estere, saranno affidate tutte le commesse attive di ANAS S.p.A. sui mercati internazionali.

La Società ANAS International Enterprise S.p.A. svilupperà, anche in partecipazione con altri soggetti pubblici e privati italiani o stranieri, servizi integrati di ingegneria a livello internazionale nel settore delle infrastrutture di trasporto ed in particolare svolgerà le seguenti attività:

- a) l'attività di studio e sviluppo volta alla definizione dimensionale e funzionale ed alla qualifica dei procedimenti necessari alla produzione di un'opera di ingegneria civile/infrastrutturale nella sua globalità, ai diversi livelli di approfondimento (preliminare, definitivo ed esecutivo);
- b) la direzione lavori, l'alta sorveglianza ed il collaudo di interventi nel settore dell'ingegneria civile, dei trasporti, della tutela dell'ambiente e della salvaguardia del territorio in genere;
- c) l'attività di *Project* e *Programme Management*, studi di fattibilità tecnica e congruità economico-finanziaria (*Project Financing*), studi di traffico, valutazione dell'impatto ambientale, consulenza strategica anche in materia di assicurazione e controllo della qualità e della sicurezza;
- d) la validazione di progetti per assicurare la completezza della progettazione, la coerenza e completezza del quadro economico in tutti i suoi aspetti, la conferma dei presupposti per la qualità dell'opera nel tempo;
- e) l'esecuzione di rilievi di reti infrastrutturali (catasto informatizzato), la creazione e gestione di banche dati territoriali e sistemi informativi stradali;
- f) l'assistenza a Società/Enti, pubblici o privati, nella gestione del proprio patrimonio infrastrutturale, nella valutazione dello stato di conservazione dello stesso e nella elaborazione di piani pluriennali di manutenzione;
- g) lo sviluppo, produzione, assemblaggio e commercio, anche per attività sperimentali, di sensori e attrezzature di misura e di prova, macchinari di prova, sistemi di monitoraggio, laboratori mobili, macchine;
- h) lo sviluppo, produzione e commercio di software applicativo specifico e la progettazione di sistemi informatici a servizio e supporto di attività tecniche e gestionali;
- i) l'attività di controllo, sperimentazione, prova, misura, monitoraggio sia sul campo che in laboratorio, compresa la certificazione per materiali, prodotti, attrezzature e macchinari, nei settori produttivi di interesse;

- j) l'analisi, individuazione ed applicazione di soluzioni tecnologiche volte all'uso razionale delle fonti di energia, all'efficienza ed al risparmio energetico;
- k) l'esecuzione, anche in collaborazione ed in cooperazione con altri soggetti pubblici e privati, italiani o stranieri, di studi, ricerche, attività di innovazione tecnologica ed altri programmi e interventi volti a far conoscere, valorizzare e correttamente utilizzare le tecniche e tecnologie nei settori produttivi interessati, anche attraverso la creazione e/o gestione di centri di ricerca e l'attività di formazione.

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, quale collegata, il Consorzio Italiano Infrastrutture Trasporti Iraq (CIITI), per il quale al 31 dicembre 2011 si è conclusa la procedura di liquidazione, mentre risultano semplicemente partecipati gli altri consorzi CAIE, Consel ed IDC (quest'ultimo in liquidazione).

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) e 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.

Il capitale sociale ammonta a 4 milioni di euro, interamente versato. La durata della società è prevista al 31 dicembre 2032.

L'esercizio 2011 è stato contraddistinto dall'approvazione del progetto definitivo

della Tangenziale est esterna di Milano da parte del CIPE che, nella seduta del 3 agosto 2011, ha inoltre valutato positivamente il 1° Atto Aggiuntivo (di adozione del PEF) alla Convenzione unica tra la CAL ed il Concessionario. Con riferimento al Sistema Viabilistico Pedemontano, in data 21 novembre 2011, è stata disposta l'aggiudicazione definitiva, da parte della Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., alla R.T.I. della gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle tratte B1, B2, C e D.

Nel corso dell'esercizio è stato inoltre stipulato con cassa Depositi e Prestiti S.p.A. un contratto di mutuo per il finanziamento della realizzazione dell'autostrada, in attuazione a quanto disposto dal decreto ministeriale n. 11558 del 30 agosto 2007, registrato in data 18 aprile 2008, che autorizzava la CAL, quale soggetto aggiudicatore per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano, all'utilizzo di contributi statali pluriennali.

Per quanto concerne le tratte - Tratta A 1° lotto della Tangenziale di Como e Tratta A 1° lotto della Tangenziale di Varese, già appaltate a General Contractor -, è stata completata la consegna definitiva dei lavori, che al 31 dicembre 2011 presentavano uno stato di avanzamento pari a circa il 10%.

Relativamente all'autostrada Bre.Be.Mi, i lavori relativi all'intero asse Autostradale ed alle principali opere trasversali di attraversamento, sono in fase di realizzazione con un avanzamento complessivo al 31 dicembre 2011 pari a circa il 31%.

La società ha chiuso l'esercizio 2011 con un risultato positivo di 296 migliaia di euro (50 nell'esercizio 2010).

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 2011 è pari a n. 25 unità, contro le 24 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 n. 2004/18/CE del 31 marzo 2004.

L'esercizio 2011 è stato caratterizzato dal forte impulso dato alle attività progettuali