



ANAS SpA

Bilancio d'esercizio e consolidato 2011

ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti il 31 maggio 2012 presso la sede dell'Anas in Roma, via Monzambano 10, presieduta dall'Amministratore Unico dott. Pietro Ciucci ha deliberato:

- di approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2011 che chiude con un utile di 8.202.933 euro;
- di prendere atto, senza osservazioni, del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2011;
- di aggiornare, al fine di ulteriori approfondimenti, la presente Assemblea per deliberare sulla destinazione dell'utile pari a € 8.202.933.

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti aggiornata al 15 giugno 2012 ha deliberato di destinare l'utile d'esercizio pari a euro 8.202.933 come di seguito indicato:

- euro 410.147 alla Riserva Legale, pari al 5% dell'utile;
- euro 7.792.786 quale dividendo all'Azionista da versare non oltre l'approvazione del bilancio d'esercizio dell'anno 2012.

L'Amministratore Unico, in relazione a quanto deliberato dall'Assemblea, rileva che le perdite pregresse per euro 124.518.648 sono ampiamente fronteggiate dalla riserva disponibile di euro 163.553.451 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 SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA



RELAZIONE SULLA GESTIONE

CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE SULLA GESTIONE 2011

Il bilancio 2011 del gruppo Anas si è chiuso con un utile di €/migliaia 25.592 ed evidenzia una variazione in diminuzione, pari a €/migliaia 2.824, rispetto all'utile dell'esercizio precedente (€/migliaia 28.416).

Il bilancio dell'esercizio 2011 della capogruppo si è chiuso con un utile di €/migliaia 8.203 e registra un decremento di €/migliaia 1.948 rispetto all'utile dell'esercizio precedente (€/migliaia 10.151).

Per una migliore valutazione del risultato 2011, nel confronto con il precedente esercizio, va sottolineato che, come meglio precisato più avanti, una parte dei ricavi derivanti dall'integrazione canone annuo art. 19 Legge 102/2009, per €/milioni 33,72, è stata rinviate al prossimo esercizio da utilizzare per interventi urgenti di manutenzione straordinaria, mentre per effetto dell'entrata in vigore della norma relativa al cosiddetto riordino di Anas sono stati rilevati a conto economico oneri straordinari per €/milioni 15,57.

Tanto premesso, si illustra l'andamento della gestione del 2011 che, rispetto all'esercizio precedente, ha fatto registrare i seguenti risultati:

- il totale dei ricavi connessi alla gestione della rete passa da €/milioni 728,80 a €/milioni 757,14 con un incremento di €/milioni 28,34, nonostante l'azzeramento del corrispettivo di servizio, infatti tale corrispettivo è stato ampiamente compensato dall'incremento dell'integrazione canone L. 102/09;
- il totale dei costi operativi è passato da €/milioni 784,88 a €/milioni 735,21 con un decremento di €/milioni 49,67 pari a meno 6,3%. Tale riduzione tiene conto di una posta straordinaria contabilizzata lo scorso anno pari a €/milioni 38,8, come meglio dettagliato nel capitolo Andamento della gestione finanziaria della capogruppo. Il decremento dell'esercizio, al netto della citata posta, è di €/milioni 10,87, riconducibile ad un contenimento generalizzato dei costi di funzionamento tra i quali il costo del personale, gli oneri per litigi e risarcimenti e gli altri servizi ed oneri diversi; mentre la manutenzione ordinaria su strade nazionali si incrementa di €/milioni 6,44 (2,9%).

Per effetto di quanto sopra, il Margine Operativo Lordo (MOL) è positivo ed è passato da €/milioni 140,00 a €/milioni 177,50 registrando un incremento di €/milioni 37,50 pari al 26,8%. Anche il Reddito Operativo è positivo e passa da meno €/milioni 27,55 a €/milioni 34,95, registrando un miglioramento di €/milioni 62,50.

Tale risultato è stato, in parte, influenzato negativamente dalla gestione degli Enti locali e contributi che passa da meno €/milioni 20,48 a meno €/milioni 84,65 e positivamente dal saldo della gestione finanziaria che passa da €/milioni 63,60 a €/milioni 69,26.



Incide inoltre in termini negativi il saldo delle componenti straordinarie che passa da €/milioni 1,39 a meno €/milioni 11,36 risentendo delle svalutazioni operate in applicazione della Legge 111/2011 pari a €/milioni 15,57 come già detto.

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, i maggiori investimenti spesso generati dal contenzioso, ovvero dall'emergere di maggiori costi per le opere in corso di realizzazione, riguardante principalmente opere appaltate in passato, condizionano il futuro equilibrio finanziario tra fonti ed impegni di Anas e richiedono la definizione di appositi provvedimenti.

Infatti, tale situazione, di sostanziale equilibrio, potrebbe tendere a peggiorare 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.

Per il quarto anno consecutivo Anas ha confermato il trend positivo già evidenziato nella chiusura dei precedenti bilanci a seguito di una corretta ed attenta gestione da parte degli amministratori, risultato ancor più positivo se si considerano gli effetti negativi dovuti al recepimento dei disposti delle previsioni del Decreto Legge n. 98 del 6/7/2011, convertito in Legge n. 111 del 15/07/2011 e s.m.i. che all'art. 36 "Disposizioni in materia di riordino dell'Anas S.p.A.", nel ridefinire il quadro delle funzioni e delle competenze in materia di gestione delle strade e delle autostrade di interesse nazionale, ha previsto alcune norme che incidono notevolmente sull'andamento economico e gestionale di Anas S.p.A..

Infatti, nonostante le diverse disposizioni contenute nel predetto articolo siano destinate a produrre effetti nel corso del 2012, sono state, secondo quanto previsto dai corretti principi contabili, anticipate nel presente Bilancio con evidenti effetti economici negativi straordinari nei conti della società.

In particolare, in relazione alle attività attribuite all'Agenzia per le Infrastrutture stradali e autostradali - di cui è prevista l'istituzione, a decorrere dal 1/1/2012, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - che, in base a quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 36 (come da ultimo modificato dall'art. 11 DL n° 216/11 convertito in Legge n° 14/12), entro il 31/7/2012 dovrà subentrare ad Anas nell'attività di concedente, nel presente Bilancio è stato recepito l'effetto derivante dalla svalutazione della voce delle concessioni indirette, valutate dal perito in sede di trasformazione di Anas in S.p.A. e riferite alle aree di servizio delle società concessionarie, il cui valore residuo è pari a €/milioni 15, originariamente iscritto in bilancio tra le immobilizzazioni immateriali. Si evidenzia che Anas ha recepito tale svalutazione in un'ottica prudenziale al fine di rispettare i corretti principi contabili, nonostante i dubbi interpretativi posti dalla norma, considerato che, come espressamente affermato nell'ambito della Relazione Tecnica, dall'art. 36 non dovrebbero derivare nuovi o maggiori oneri per Anas.



Inoltre, il comma 7 del medesimo art. 36 nella sua formulazione attuale - a seguito delle modifiche apportate dall'art. 20 L. n° 183/11, dall'art 28 D.L. n° 201/11, convertito in L. 214/11, e dall'art 11 D.L. 216/11 convertito in L. n° 14/12 - ha definito che: *"Entro il 31 luglio 2012, la società ANAS SpA trasferisce alla società Fintecna SpA tutte le partecipazioni detenute da ANAS SpA in società co-concedenti; la cessione è esente da imposte dirette e indirette e da tasse".* Ne consegue che saranno oggetto di trasferimento le partecipazioni detenute da ANAS nelle società miste costituite con le Regioni aventi il ruolo di concedenti: Concessioni Autostradali Lombarde (CAL) SpA.; Concessioni Autostradali Piemontesi (CAP) S.p.A.; Autostrade del Lazio S.p.A.; Autostrada del Molise S.p.A.. Tale norma ha comportato, già nel presente Bilancio, la riclassifica dell'intero valore di carico delle partecipazioni detenute da Anas dalla voce immobilizzazioni finanziarie alle attività finanziarie non immobilizzate presenti nell'attivo circolante, a causa del venir meno del presupposto di investimento durevole e il recepimento della svalutazione delle partecipazioni per €/migliaia 899.

Al riguardo si segnala che *"La cessione di cui al comma 7 è realizzata dalle società Fintecna SpA e ANAS SpA al valore netto contabile risultante al momento della cessione ovvero, qualora Fintecna SpA lo richieda, al valore risultante da una perizia effettuata da un collegio di tre esperti, due dei quali nominati rispettivamente dalle due società e il terzo, in qualità di presidente, congiuntamente dalle stesse, con oneri a carico della società richiedente."* (Cfr. comma 7-bis come da ultimo modificato dall'art.11 DL, n° 216/11 conv. In L. n° 14/12).

L'art. 36 del D.L. n° 98/2011, convertito in Legge 111/2011 e s.m.i., oltre a produrre gli effetti contabili sopra evidenziati, incide notevolmente sui compiti e sull'assetto di governance della società.

Si prevede, infatti, che la predetta Agenzia, sottoposta al potere di indirizzo, di vigilanza e di controllo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti oltreché dal Ministero dell'economia e delle finanze per i profili finanziari, ed il cui statuto dovrà essere adottato entro il 31/7/2012 (cfr. art. 11 D.L. n° 216/11 convertito in L. n° 14/12), anche avvalendosi di Anas s.p.a., dovrà svolgere i seguenti compiti e attività, ferme restando le competenze e le procedure previste a legislazione vigente per l'approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali e di regolazione tariffaria nel settore autostradale e nei limiti delle risorse disponibili agli specifici scopi (cfr. comma 2 L. 111/2011):

a) proposta di programmazione della costruzione di nuove strade statali, della costruzione di nuove autostrade, in concessione ovvero in affidamento diretto ad Anas s.p.a. a condizione che non comporti effetti negativi sulla finanza pubblica, nonché, subordinatamente alla medesima condizione, di affidamento diretto a tale società della concessione di gestione di autostrade per le quali la concessione sia in scadenza ovvero revocata;

b) quale amministrazione concedente:

- 1) selezione dei concessionari autostradali e relativa aggiudicazione;
- 2) vigilanza e controllo sui concessionari autostradali, inclusa la vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e il controllo della gestione delle autostrade il cui esercizio è dato in concessione;

Two handwritten signatures are present in the bottom right corner of the page. The first signature, on the left, appears to be "A. Sestini". The second signature, on the right, appears to be "G. Sestini".



- 3) in alternativa a quanto previsto al numero 1), affidamento diretto ad Anas s.p.a., alla condizione di cui alla lettera a), delle concessioni, in scadenza o revocate, per la gestione di autostrade, ovvero delle concessioni per la costruzione e gestione di nuove autostrade, con convenzione da approvarsi con decreto del Ministro dell'infrastruttura e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;
 - 4) si avvale, nell'espletamento delle proprie funzioni, delle società miste regionali Autostrade del Lazio s.p.a., Autostrade del Molise s.p.a., Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a. e Concessioni Autostradali Piemontesi s.p.a., relativamente alle infrastrutture autostradali, assentite o da assentire in concessione, di rilevanza regionale;
- c) approvazione dei progetti relativi ai lavori inerenti la rete autostradale di interesse nazionale, che equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed urgenza ai fini dell'applicazione delle leggi in materia di espropriazione per pubblica utilità; (lettera così modificata dall'art. 36, comma 3, lettera a), DL n° 1/2012 convertito in legge n. 27 del 2012)
- d) proposta di programmazione del progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica;
- e) proposta in ordine alla regolazione e variazioni tariffarie per le concessioni autostradali secondo i criteri e le metodologie stabiliti dalla competente Autorità di regolazione, alla quale è demandata la loro successiva approvazione; (lettera così modificata dall'art. 36, comma 3, lettera a), DL n° 1/2012 convertito in legge n. 27 del 2012)
- f) vigilanza sull'attuazione, da parte dei concessionari, delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade e delle autostrade statali, nonché la tutela del traffico e della segnaletica; vigilanza sull'adozione, da parte dei concessionari, dei provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle strade ed autostrade medesime; (lettera sostituita dall'art. 36, comma 3, lettera a), DL n° 1/2012 convertito in legge n. 27 del 2012)
- g) effettuazione e partecipazione a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione;
- h) effettuazione, a pagamento, di consulenze e progettazioni per conto di altre amministrazioni o enti italiani e stranieri.

Come già anticipato si prevede inoltre che entro la data del 31 luglio 2012, l'Agenzia dovrà subentrare ad Anas s.p.a. nelle funzioni di concedente per le convenzioni in essere alla stessa data. Di conseguenza, a decorrere dalla medesima data in tutti gli atti convenzionali con le società regionali, nonché con i concessionari, ogni riferimento presente nelle convenzioni alla Società quale ente concedente dovrà intendersi sostituito con il riferimento all'Agenzia (cfr. comma 4 D.L. n. 98/2011 conv. in L.111/2011).

Conseguentemente, Anas s.p.a. provvederà, nel limite delle risorse disponibili e nel rispetto degli obiettivi di finanza pubblica, esclusivamente a (cfr. comma 3 D.L. n. 98/2011 conv. in L.111/2011):

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized 'A' or 'M'.



- a) costruire e gestire le strade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, e le autostrade statali, incassandone tutte le entrate relative al loro utilizzo, nonché alla loro manutenzione ordinaria e straordinaria;
 - b) realizzare il progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica;
 - c) curare l'acquisto, la costruzione, la conservazione, il miglioramento e l'incremento dei beni mobili ed immobili destinati al servizio delle strade e delle autostrade statali;
 - d) espletare, mediante il proprio personale, i compiti di polizia stradale nonché svolgere le attività di cui all'art. 2, comma 1, lett. f), g), h) ed i) del D.L. 26/2/94 n°143 (lettera così modificata dall'art. 36, comma 3, lettera b), n.1 del D.L. n. 1/2012 convertito in legge n. 27 del 2012);
- d-bis) approvare i progetti relativi ai lavori inerenti la rete stradale e autostradale di interesse nazionale, non sottoposta a pedaggio e in gestione diretta, che equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed urgenza ai fini dell'applicazione delle leggi in materia di espropriazione per pubblica utilità (lettera così modificata dall'art. 36, comma 3, lettera b), n.2 del D.L. n. 1/2012 convertito in legge n. 27 del 2012).

Nell'Agenzia confluiranno le competenze e le funzioni - con le connesse risorse umane - già svolte in materia dagli Uffici di Anas (ivi compreso l'Ispettorato di vigilanza sulle concessionarie autostradali, in relazione al quale viene altresì abrogato l'art. 1, comma 1023, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296) e dagli altri uffici di amministrazioni dello Stato. Saranno, inoltre, trasferite all'Agenzia le risorse finanziarie relative a detto personale previste nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture nonché le risorse di cui all'art. 1, comma 1020 della Legge n. 296/2006 nei limiti delle esigenze di copertura delle spese di funzionamento dell'Agenzia con riguardo alle attività trasferite (cfr. comma 5 D.L. n. 98/2011 conv. in L. 111/2011). Il comma in questione disciplina anche l'inquadramento ed il trattamento economico del personale trasferito. All'individuazione del personale da trasferire si procederà con DPCM, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ed il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione, e con il medesimo decreto sarà stabilita un'apposita tabella di corrispondenza tra le qualifiche e le posizioni economiche del personale assegnato all'Agenzia.

I rapporti tra Anas S.p.A. e la costituenda Agenzia saranno regolati da una convenzione (da approvarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze), il cui schema dovrà essere predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalla Società. (cfr. comma 6 L.111/2011)

L'articolo in questione contiene, infine, alcune disposizioni in ordine all'assetto di governance della Società, disponendo che, entro 15 giorni dall'entrata in vigore del decreto (e quindi entro il 21/7/2011) si sarebbe dovuto provvedere alla nomina di un Amministratore Unico, al quale sono conferiti i più ampi poteri di amministrazione ordinaria e straordinaria, ivi incluse tutte le attività occorrenti per la individuazione delle risorse umane, finanziarie e strumentali che confluiranno nell'Agenzia, nonché il compito di riorganizzare le residue risorse della Società e di predisporre il nuovo statuto sociale (che dovrà prevedere i requisiti necessari per stabilire forme di controllo analogo del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla Società). All'adozione del predetto decreto, la norma ha ricollegato la

Two handwritten signatures are present in the bottom right corner of the page. The first signature, on the left, appears to be 'A' and the second, on the right, appears to be 'O'.



decadenza del Consiglio di Amministrazione in carica precisando come tale revoca integrasse gli estremi della giusta causa di cui all'articolo 2383, terzo comma, del codice civile e non comportasse, pertanto, il diritto dei componenti revocati al risarcimento del danno ivi previsto. Il decreto di nomina dell'Amministratore Unico di Anas, nella persona del dott. Pietro Ciucci, è stato emanato dal Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 4/08/2011.

Da quanto finora esposto è evidente che le disposizioni in tema di riordino di Anas Spa, contenute nell'art 36 DL 98/11, conv. in L 111/11 e s.m.i. ridefiniscono il quadro delle competenze in materia di gestione delle strade ed autostrade di interesse nazionale, incidendo notevolmente sui compiti e sull'assetto di governance della società.

L'applicazione dell'art. 36 in esame risulta determinare ricadute negative rilevanti sull'operatività di Anas S.p.A. e delle sue partecipazioni nonché sulla situazione economico-finanziaria della Società, di cui è stata data pronta segnalazione alle Autorità di Governo competenti.

Occorre, infine, segnalare che il quadro delle competenze in materia autostradale è stato successivamente reso ancora più articolato e complesso dall'attribuzione, ad opera dell'art. 30 DL 1/2012, ad una specifica Autorità indipendente in materia di trasporti di prossima istituzione, di una pluralità di compiti regolatori per tale settore.

L'esercizio 2011 rappresenta, per gli eventi descritti e soprattutto per le norme emanate, un anno di profonda mutazione dell'Anas già trasformata da Azienda Autonoma in Ente pubblico economico nel 1995, da Ente pubblico economico in Società per Azioni a fine 2002, con concomitante trasferimento alle regioni di circa 25.000 Km di rete. Ora, pur restando l'assetto di società per azioni, Anas, da concessionario del MIT e concedente nei confronti delle società concessionarie autostradali a pedaggio in Italia, mantiene esclusivamente il ruolo di concessionario della rete di strade di interesse nazionale e di autostrade in gestione diretta.

Se pertanto si può guardare con notevole soddisfazione ai risultati economico-finanziari raggiunti in questi ultimi anni che, dopo le ingenti perdite registrate fino al 2007, evidenziano utili da considerarsi ormai di natura stabile, permane di converso la nota problematica attinente il fabbisogno finanziario per nuovi investimenti (ed in particolare per quelli di Manutenzione Straordinaria, spesso connessi con la sicurezza stradale) tuttora fortemente dipendenti da insufficienti stanziamenti pubblici. Le risorse per nuovi investimenti e per manutenzione straordinaria potrebbero essere reperite con l'introduzione del pedaggio su parte della rete assentita in concessione ad Anas, come peraltro già previsto dall'art. 15 D.L. n. 78/2010 conv. in L. n. 122/2010, ancorché destinasse le relative entrate a diversa finalità.

In tale quadro rientra anche la possibilità espressamente prevista dal citato art. 36 D.L. n. 98/2011, conv. in Legge 111/2011 e s.m.i. di indicare l'Anas, non più concedente, ma concessionario al 100% dello Stato, quale subentrante nelle concessioni di prossima scadenza. Opportunità che potrebbe riguardare alcune specifiche concessioni a pedaggio in scadenza, fisicamente contigue alla rete in gestione diretta, anche in via temporanea al fine di perseguire una più efficiente ripartizione della rete in vista degli interventi per nuove realizzazioni.

In altri termini, anche nell'ambito dell'attuale quadro normativo, il consolidarsi di auspicati indirizzi strategici da parte del Governo possono consentire ad Anas di esprimere, in misura crescente, le sue notevoli potenzialità tecnico-economiche sviluppate in oltre 80 anni di attività al



servizio dell'intero Paese, contribuendo al superamento di una fase congiunturale così difficile come quella che attraversa da tempo l'economia italiana.

Si rappresentano, inoltre, le seguenti ulteriori tematiche:

1 - Contratti di programma 2010 - 2011

Come noto, in attesa dell'approvazione del nuovo Piano Economico-Finanziario, nonché della concomitante sottoscrizione della Convenzione Unica, prevista dal comma 1018 dell'art. 1 della Legge Finanziaria del 2007, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ANAS hanno sottoscritto in data 30 luglio 2007 il Contratto di Programma per il 2007 inteso a definire 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. Nel contratto sono state peraltro inserite anche le clausole recanti la disciplina 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 sopra citato - dopo essere stato esaminato nel settembre 2007 dalla 8^a Commissione Permanente della Camera dei Deputati (Ambiente, Territorio, Lavori Pubblici) e nel novembre 2007 dalla 8^a 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, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ANAS, nell'impossibilità di procedere alla stipula della Convenzione Unica, hanno ravvisato la necessità di stipulare un Contratto di Programma annuale strutturalmente analogo a quello relativo al 2007 anche per i successivi esercizi 2008-2010.

Il Contratto di Programma 2011 – Parte Investimenti è stato stipulato in data 9 maggio 2011 a seguito del parere positivo espresso dal CIPE nella seduta del 5 maggio 2011 (delibera 13/2011), ma non è stato emesso, per le ragioni di seguito esposte, il relativo Decreto Interministeriale approvativo. Il Contratto assegna ad ANAS 330 €/milioni, di cui 155 €/milioni da destinare per integrazioni e completamenti di interventi in corso di esecuzione, 137 €/milioni per la realizzazione di interventi urgenti di manutenzione straordinaria e 38 €/milioni per contributi.

Poiché in conseguenza della Legge di Stabilità 2012 che recepisce le misure di contenimento della spesa disposte dal D.L. n. 98/2011 (conv. in L. n. 111/2011) e dal D.L. n. 138/2011 (conv. in L. n. 148/2011) sono stati "definanziati" i fondi assegnati ad ANAS per i Contratti di Programma 2010 e 2011, il CIPE nella seduta del 6 dicembre 2011 con delibera n. 84 ha provveduto a "rifinanziare" gli stessi Contratti di Programma a valere sugli stanziamenti previsti dall'art. 32, comma 1, del D.L. 98/2011 (conv. in L. n. 111/2011) che istituisce il "Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo ad opere di interesse strategico". La suddetta delibera del CIPE è stata registrata alla Corte dei Conti il 23 febbraio 2012.

Successivamente, in data 29 febbraio 2012, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Anas hanno firmato gli atti di rettifica al Contratto di Programma 2010 e al Contratto di Programma 2011 – Parte Investimenti che recepiscono la variazione della fonte finanziaria di copertura.

A valle di tale adempimento sono stati predisposti i relativi Decreti Interministeriali di concerto fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze, che diverranno efficaci con la registrazione della Corte dei Conti.



A differenza degli anni precedenti, nel 2011, le necessità finanziarie relative al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui contratti dall'ANAS di cui al Contratto di Programma 2003-2005 non sono state reperite nell'ambito del Contratto di Programma in quanto da tale anno è stato previsto uno specifico stanziamento nel Bilancio dello Stato.

Per quanto riguarda invece i servizi che ANAS ha prestato nel 2011 per l'esercizio della rete in concessione - anche in considerazione di quanto disposto dall'art. 15, comma 4, del DL 78/2010 (legge n. 122 del 30 luglio 2010) che ha rivisto la misura dell'integrazione al canone di concessione incrementandola progressivamente fino al 1 gennaio 2011 in sostituzione degli attuali Corrispettivi di Servizio - è stato previsto che vengano disciplinati con un Contratto separato.

2- Decreto Legge n. 78 del 31 maggio 2010 e s.m.i. – Pedaggi su tratte Anas

Nel corso del 2011 risulta non ancora attuata la norma che ha autorizzato l'introduzione del pedaggio sulle autostrade e sui raccordi autostradali di competenza Anas a partire dal 30 aprile 2011 (DL n. 78/2010 art. 15, commi 1 e 2, convertito in L. 112/2010 e DL n. 125/2010 art. 1, comma 4, convertito in L.163/2010). Anas, con gara indetta a settembre 2010, ha già individuato il fornitore del sistema di esazione dinamico senza barriere (e della sua manutenzione), da installare sulle autostrade e raccordi autostradali in gestione diretta. Alla data attuale non è stato ancora emesso il DPCM che deve stabilire le irate in gestione diretta Anas sul quale sarà applicato il pedaggio conseguentemente, alla data attuale non si è potuto procedere all'aggiudicazione definitiva della gara.

3 - Attività di Anas come stazione appaltante e come gestore della rete

Nel corso del 2011 sono stati raggiunti i seguenti risultati:

- sono stati realizzati investimenti in Nuove Opere e Manutenzioni Straordinarie per €/miliardi 3,3;
- sono state bandite 9 gare di appalto principali per un importo di oltre €/milioni 3.777,44;
- sono state aggiudicate 19 gare di appalto per un importo di oltre €/milioni 1.371,46;
- sono stati approvati 23 progetti (preliminari, definitivi ed esecutivi) per un importo complessivo di €/milioni 3.309,92;
- sono in corso di costruzione, a fine 2011, €/miliardi 10,51 di Nuove Opere con una percentuale media di avanzamento pari a 48,96%;
- sono stati avviati 30 cantieri per nuove costruzioni per un investimento complessivo di €/milioni 1.167,37 e ne sono stati ultimati 34 lavori per un investimento €/milioni 867,48;
- sono stati avviati 352 interventi di manutenzione straordinaria per un importo di €/milioni 227;
- sono state bandite gare di manutenzioni ordinarie per un importo complessivo di €/milioni 260.



PRESUPPOSTI DI REDAZIONE

La presente Relazione sulla gestione è stata predisposta dagli Amministratori quale unico documento a corredo del Bilancio d'esercizio e del Bilancio consolidato al 31.12.2011, secondo le previsioni dell'art. 2428 del codice civile e dell'art. 40 D.Lgs. 127/91. Il suo contenuto è altresì conforme a quanto richiesto dai Principi Contabili emessi dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, così come modificati dall'OIC (Organismo Italiano di Contabilità) in relazione alla modifica del diritto societario, e dai Principi Contabili emessi dall'OIC (Organismo Italiano di Contabilità).

PROFILO E STRUTTURA DEL GRUPPO ANAS

Il Gruppo Anas opera nella realizzazione e manutenzione delle infrastrutture viarie di interesse nazionale, che comprendono l'intera rete autostradale e la rete delle Strade Statali rilevanti per la mobilità nazionale. Il gruppo opera, direttamente o tramite società partecipate, quale stazione appaltante per la costruzione e la manutenzione di strade e autostrade in gestione diretta e quale soggetto avente funzioni di vigilanza e controllo relativamente alle autostrade in concessione.

Il gruppo Anas al 31 dicembre 2011 comprende:

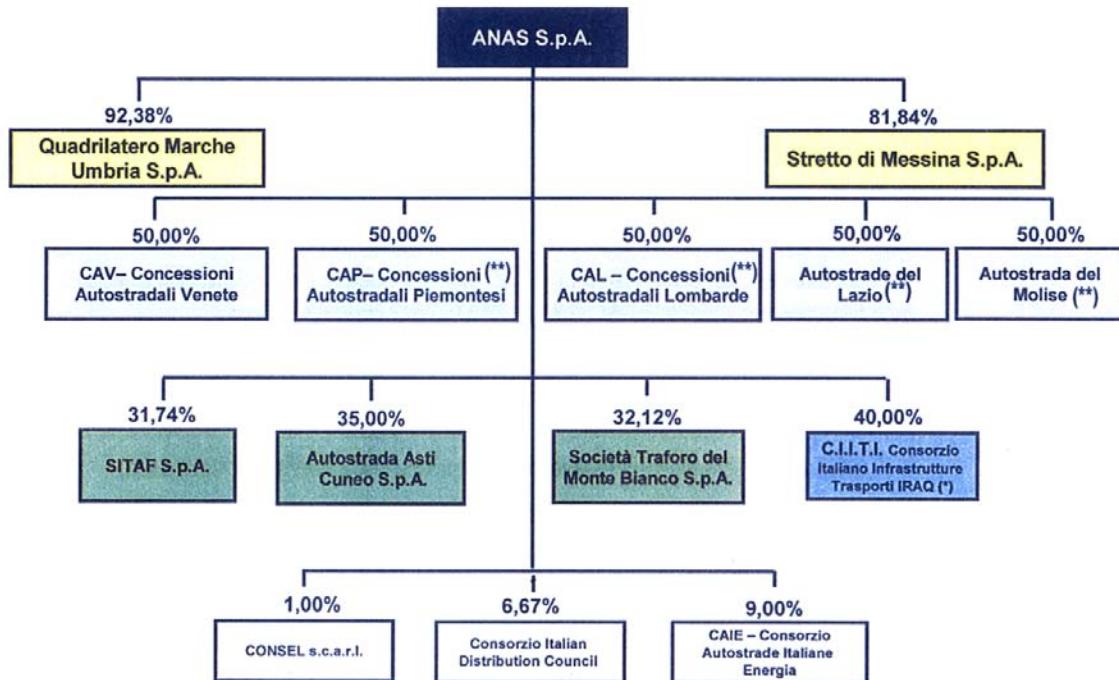
- la capogruppo Anas S.p.A.;
- le due controllate Stretto di Messina S.p.A e Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A., società di progetto per la realizzazione di infrastrutture strategiche;
- una società a controllo congiunto con la Regione Veneto: Concessioni Autostradali Venete, costituita ai sensi dell'art. 2, comma 290 della L. 244/07 per lo svolgimento delle attività di gestione del raccordo autostradale di collegamento dell'autostrada A4 – tronco Venezia Trieste e delle opere a questo complementari nonché della tratta autostradale Venezia - Padova;
- una società a controllo congiunto con la Regione Lombardia: Concessioni Autostradali Lombarde, costituita ai sensi dell'art 1, comma 979, L. 296/06 cui sono attribuite le funzioni di concedente ed aggiudicatore per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda, Brebemi e TEM;
- tre società a controllo congiunto con le Regioni: Lazio, Molise e Piemonte, costituite ai sensi dell'art. 2, comma 289 della L. 244/07 per l'acquisizione della funzione di concedente per la realizzazione e la gestione di infrastrutture autostradali;
- quattro società collegate: le due società concessionarie dei trafori del Monte Bianco e del Frejus, compresa l'autostrada Torino Bardonecchia, la concessionaria per la realizzazione dell'autostrada Asti-Cuneo e il Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'IRAQ (in data 20/2/2012 è stato approvato, dall'assemblea consortile, il Bilancio di liquidazione e il piano di riparto).

Anas S.p.A. ha anche partecipazioni minori in ulteriori tre Consorzi.

14



Rispetto all'esercizio precedente non ci sono state variazioni sostanziali nella composizione del gruppo che viene di seguito illustrato.



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

(**) Società per le quali, ai sensi dell'art.36 del D.L. n° 98/2011 convertito in Legge 111/2011 e s.m.i., è prevista la cessione a Fintecna S.p.A. entro il 31 luglio 2012.



PROFILO E STRUTTURA DI ANAS S.p.A.

Anas è una società per azioni a socio unico, partecipata al 100% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. Anas S.p.A. nasce nel 2002 per trasformazione dell'Ente Nazionale per le Strade ai sensi dell'art. 7 della L. 178/2002. L'Anas S.p.A. è un organismo di diritto pubblico.

Per effetto di tale Legge e della Convenzione di Concessione del 18 dicembre 2002, ad Anas sono state attribuite le seguenti funzioni:

- gestione della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale e relativa manutenzione ordinaria e straordinaria;
- realizzazione del progressivo miglioramento ed adeguamento della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale e della relativa segnaletica;
- costruzione di nuove autostrade e strade di interesse nazionale, anche a pedaggio con eventuale utilizzo del sistema della finanza di progetto, sia direttamente che mediante concessione a terzi;
- vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere in concessione;
- controllo sulla gestione delle autostrade in concessione;
- altre attività accessorie e pertinenziali alla gestione della rete.

La rete viaria autostradale e stradale di interesse nazionale comprende oggi km 30.608 di Strade Statali e di Autostrade così ripartite:

- | | |
|--|-----------|
| - Strade ed Autostrade in gestione diretta | 24.829 km |
| - Autostrade in concessione | 5.779 km |

La rete di strade e autostrade in gestione diretta è ripartita fra le varie tipologie secondo la tabella seguente:

TIPOLOGIA	ESTESA km	
	31.12.2011	31.12.2010
Autostrade in gestione diretta	905	905
Raccordi Autostradali	373	373
Strade Statali	19.851	19.300
Totale della c.d. estesa amministrativa (esclusi svincoli, strade di servizio e complanari)	20.859	20.578
Strade di Servizio/Complanari	727	749
Rami di svincolo	3.243	3.216
Totale complessivo	24.829	24.543

16/01/2012
6
Roma



Si precisa che la variazione dell'estesa relativa alle strade statali tra il 2010 e il 2011 è dovuta alla consegna, effettuata dai Comuni ad Anas, dei tratti di strade statali attraversanti centri abitati con popolazione superiore ai 10.000 abitanti, ai sensi dell'art.2, comma 7, del Codice della Strada e alla riconsegna di altri tratti di strade precedentemente regionalizzati nonché alle nuove tratte realizzate.

Anas cura la realizzazione, quale stazione appaltante, di interventi infrastrutturali sulla rete stradale ed autostradale, l'esercizio ed il monitoraggio dell'intera rete viaria di interesse nazionale. L'esercizio di tali attività avviene nel quadro della Convenzione di Concessione (di durata trentennale) stipulata con il Ministero delle Infrastrutture il 19 dicembre 2002. Nell'esercizio di tali funzioni, Anas opera secondo logiche industriali di efficienza ed efficacia. Inoltre, Anas, svolge lavori sulla rete stradale in gestione a Regioni ed Enti Locali sulla base di convenzioni stipulate ed obblighi rimasti in carico ad Anas successivamente al trasferimento della rete stradale alle Regioni ed Enti Locali. Nell'ambito della regolazione del settore delle concessionarie autostradali, inoltre, fanno capo ad Anas funzioni di vigilanza e controllo, affidate all'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali (IVCA), che opera in regime di autonomia gestionale e separazione organizzativa, amministrativa, finanziaria e contabile (ai sensi dell'art. 1, comma 1023 L. 296/2006). Come ampiamente evidenziato in premessa, in applicazione del DL n° 98/2011 convertito in Legge 111/2011 e s.m.i, si potrebbero verificare, a partire dal 2012, consistenti cambiamenti nell'attività di Anas in qualità di amministrazione concedente.

La struttura organizzativa di Anas S.p.A. è composta dalla Direzione Generale e da un'articolata struttura di unità periferiche che garantiscono una presenza capillare sul territorio nazionale. La struttura della Direzione Generale si presenta attualmente come segue:

