

*collettività e con i contenuti del 'Libro bianco sui trasporti' pubblicato dalla Commissione Europea nel 2011. Conseguentemente ed in linea con il principio di trasparenza, Anas ha l'obiettivo di presentare, con la pubblicazione annuale del Bilancio integrato, i passi condotti nell'attuazione delle linee programmatiche strategiche di sostenibilità economica-finanziaria e ambientale.*

L'Amministratore Unico  
Pietro Ciucci

## INDICATORI CHIAVE – HIGHLIGHTS

Indici economico finanziari	2012	2011
Utile netto (€/milioni)	2,16	8,21
Reddito Operativo (€/milioni)	-17,79	34,96
ROE (Return on Equity)	0,08%	0,30%
ROCE (Return on Capital Employed)	-0,63%	1,39%
Ricavi finalizzati all'esercizio della rete / Totale ricavi	80,58%	81,87%
Tasso incidenza del Costo del personale (Costo del personale / Totale Costi Operativi)	56,44%	60,01%
Costo del personale / Totale dei ricavi	45,67%	46,79%
Quoziente di indebitamento complessivo *	48,37%	49,41%

Indicatori della performance sociale ed ambientale di Anas S.p.A.		
	2012	2011
Organico totale	6.215	6.264
Percentuale di occupazione femminile	21,03%	21,89%
Costi della formazione (valori in €/migliaia)	230,48	526,37
Investimenti attivati per nuove costruzioni e manutenzioni straordinarie (€/milioni)	2.055,85	1.394,37
Lavori per manutenzioni ordinarie (€/milioni)	235	231
Valore Aggiunto netto (valori in €/milioni)	384,36	398,59
Consumo totale di energia (GJ)	1.494.629	1.550.623
Produzione di energia da fonti rinnovabili (GJ)	562	377
Emissioni totali di Gas ad effetto serra - Scope I-II-III (ton)	161.735	166.894

(\*)Rapporto fra Indebitamento complessivo e attivo investito

## 1. ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti il 17 giugno 2013 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 2.156.625 euro;
- di destinare l'utile d'esercizio come di seguito indicato:
  - 107.831 euro, pari al 5% dell'utile d'esercizio, alla riserva legale;
  - 2.048.794 euro quale dividendo da versare non appena la situazione finanziaria di 'Anas si sarà normalizzata e comunque non oltre l'approvazione del bilancio d'esercizio 2013.

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.

## 2. PROFILO SOCIETARIO

### 2.1 Identità e missione

Anas è una società per azioni a socio unico, organismo di diritto pubblico, partecipata al 100% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze che nasce nel 2002 per trasformazione dell'Ente Nazionale per le Strade ai sensi dell'art. 7 della L. 178/2002. La sede legale e la direzione generale della società sono site in Roma in via Monzambano 10. La missione di Anas è progettare, realizzare, gestire e mantenere la rete stradale e autostradale di interesse nazionale, partecipando così alla modernizzazione del Paese e allo sviluppo dell'economia nazionale.

GR/IG3.1> 2.1,  
2.2, 2.4, 2.5,  
2.6, 2.7, 2.9,  
4.8, 4.13

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;
- servizi di informazione agli utenti, a partire dagli apparati segnaletici;
- attuazione delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade ed autostrade e tutela del traffico e della segnaletica;
- adozione dei provvedimenti necessari per la sicurezza del traffico sulle strade e sulle autostrade;
- realizzazione e partecipazione a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione.

A far data dal 1° ottobre 2012, in attuazione dell'art. 36 del decreto legge n. 98/2011 e s.m.i., è avvenuto il subentro *ex lege* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ad Anas S.p.A. nelle funzioni di concedente e il trasferimento, sempre al suddetto Ministero, delle risorse umane, finanziarie e strumentali relative all'Ispettorato di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (IVCA). Con decreto ministeriale prot. n. 341 del 1° ottobre 2012, adottato ai sensi del citato art. 36 del decreto legge n. 98/2011 e s.m.i., è stata istituita, nelle more dell'adozione dei provvedimenti di riorganizzazione del Ministero, la Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (SVCA) per garantire la necessaria continuità dello svolgimento delle funzioni trasferite.

Pertanto, a partire dal 1° ottobre 2012, ANAS S.p.A. non svolge più il ruolo di soggetto concedente della rete autostradale a pedaggio affidata in concessione.

La rete viaria autostradale e stradale di interesse nazionale comprende oggi 24.926 km di Strade Statali e di Autostrade come di seguito ripartite.

Fino al 30 settembre 2012, Anas svolgeva attività di concedente e di vigilanza e controllo su 5.822,2 km di Autostrade in concessione.

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

TIPOLOGIA	ESTESA km	
	31.12.2012	31.12.2011
Autostrade in gestione diretta	938	905
Raccordi autostradali	372	373
Strade statali	19.471	19.581
<b>Totale della c.d. estesa amministrativa (esclusi svincoli, strade di servizio e complanari)</b>	<b>20.781</b>	<b>20.859</b>
Strade di servizio/Complanari	828	727
Rami di svincolo	3.317	3.243
<b>Totale complessivo</b>	<b>24.926</b>	<b>24.829</b>

Anas cura la realizzazione, quale stazione appaltante, di interventi infrastrutturali, oltre all'esercizio ed il monitoraggio dell'intera rete viaria di interesse nazionale ad essa assentita in concessione. L'esercizio di tali attività avviene nel quadro della Convenzione generale 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. Inoltre, Anas svolge lavori sulla rete stradale in gestione a Regioni ed Enti Locali sulla base di convenzioni stipulate e di obblighi sorti in capo ad Anas prima del trasferimento della rete stradale alle Regioni ed Enti Locali.

Nello svolgimento di tutte le attività propedeutiche al raggiungimento della propria missione, Anas rispetta i seguenti principi etici fondamentali:

- onestà e imparzialità;
- prevenzione della corruzione e di altri reati;
- prevenzione dei conflitti d'interesse;
- salute e sicurezza;
- promozione e valorizzazione delle risorse umane;
- omogeneità di comportamento della società;

- tutela dell'immagine;
- rispetto della collettività e della tutela ambientale.

L'emanazione del codice etico da parte di Anas, fin dal 2007, rappresenta uno degli strumenti posti in essere dalla Società al fine di garantire la diffusione e l'osservanza di principi, norme e standard generali di comportamento atti alla salvaguardia di valori etici di riferimento.

Le regole del codice etico non sostituiscono, ma integrano i doveri fondamentali dei lavoratori, già fissati nel regolamento del personale e nell'art. 53 del CCNL, e non esimono dalla doverosa osservanza della normativa civile, penale e contrattuale vigente in materia.

Il codice etico è peraltro uno degli elementi indispensabili del modello organizzativo gestionale e di controllo societario, di cui la società ha deciso di dotarsi a seguito dell'emanazione del D. Lgs. 231/2001. Il codice è stato consegnato a tutti i dipendenti ed è disponibile in formato elettronico sia sul sito intranet che sulla pagine web istituzionali. Tutti i soggetti economici, prima di giungere alla stipula di qualsiasi contratto, hanno l'onere di prendere visione e rispettare i contenuti del codice etico.

Anas è impegnata nella diffusione dei principi fondanti il proprio operato, ma è anche attivamente attenta al monitoraggio dell'effettiva applicazione di tali principi applicando un sistema sanzionatorio in caso di mancata osservanza delle disposizioni previste dal Codice Etico.

## 2.2 La storia

Tracciare un quadro storico esaustivo di Anas richiederebbe di ripercorrere le tappe salienti della sua storia sin dalle origini del sistema infrastrutturale viario italiano: parte della rete di comunicazione stradale che ad oggi rientra sotto la competenza di Anas trae infatti origine dalle antiche opere di viabilità realizzate fin dai tempi dei Romani. Tuttavia, è a partire dall'industrializzazione e dalla proclamazione dell'Unità d'Italia che sono state poste le basi più recenti per l'ammodernamento della rete stradale italiana e fornito un contributo fondamentale alla modernizzazione del Paese, influenzandone lo sviluppo economico e culturale.

1928

Istituzione della A.A.S.S., Azienda autonoma statale della strada. L'Aass si trovò a gestire 137 arterie in pessimo stato, per una estesa complessiva di 20.622 km, oltre a 450 km di strade in costruzione

1946

Con decreto del 27.6.1946 si istituiva l'Anas, Azienda Nazionale Autonoma delle Strade. Sono gli anni della ricostruzione del paese. L'Anas è in prima fila, operando su ben 21.146 km di arterie per riparare la rovina di strade e ponti.

1996/2002

Nel 1996 Anas viene trasformata da Azienda Autonoma in Ente Pubblico Economico. Il 18 dicembre 2002 l'ANAS è stata trasformata in Società per Azioni: l'Assemblea degli azionisti ha approvato il nuovo statuto sociale e nominato il CdA e il collegio sindacale.

2007/2012

Anas si evolve anche come holding diventando azionista di maggioranza della Società Stretto di Messina, Quadrilatero e dell'Anas International Enterprise. Vengono fondate società miste con le Regioni Veneto, Lazio, Lombardia, Molise e Piemonte per la realizzazione e/o la gestione di nuove infrastrutture autostradali. Nasce il Gruppo Anas

Nonostante la tendenza prevalente nel XIX secolo fosse di dare priorità alla costruzione e all'ampliamento dei collegamenti ferroviari, la prima vera svolta nello sviluppo della rete viaria in Italia si ebbe con la legge del 30 agosto 1868 n. 4613, con la quale si impose ai comuni la costruzione di strade di rilevante importanza sia a livello comunale che intercomunale.

Venne successivamente fissato, un programma che prevedeva la costruzione di circa 3.208 km di strade di cui oltre il 90% nell'Italia meridionale. Negli anni successivi lo sviluppo della rete viaria proseguì sino a quando, nel 1894, trovandosi le finanze del Regno d'Italia caratterizzate da una condizione di serie difficoltà economiche, venne interrotta la realizzazione del piano programmatico stabilito qualche anno prima, e con esso la costruzione stradale, a 18.000 dei 43.000 km previsti. Con la legge n.338 del medesimo anno venne inoltre sospeso a tempo indeterminato il programma stabilito con la legge del 1868, pur garantendo la realizzazione di quelle strade in fase di costruzione o già appaltate entro un anno dalla pubblicazione della nuova legge.

La costruzione di strade fu ripresa con la legge n.312 del 1903, in base alla quale furono realizzate strade di collegamento per stazioni ferroviarie, porti postali e capoluoghi. Verso la fine del primo decennio del secolo scorso erano percorribili circa 138.097 km di strade, a fronte dei 89.765 km che risultavano realizzati alla vigilia del 1865.

Alcuni anni dopo la fine della grande guerra viene sviluppato un progetto altamente innovativo: l'autostrada, ovvero "una nuova strada riservata esclusivamente al traffico a motore". Con la realizzazione della Milano - Lagnoli, il 21 settembre 1924 viene inaugurata la prima autostrada del mondo.

La priorità assegnata, anche per ragioni propagandistiche, all'obiettivo di sviluppo della rete stradale dal governo fascista, porta nel 1928, alla nascita dell'A.A.S.S, Azienda autonoma statale della strada. L'A.A.S.S. si trova da subito il difficile compito di gestire strade per complessivi 20.622 km, oltre a 450 km di strade in costruzione.

L'opera di edificazione stradale del fascismo ebbe un suo punto di forza nella costruzione di nuove vie di comunicazione nei territori africani annessi al cosiddetto "Impero". Già prima della conquista dell'Etiopia del 1935, a dire il vero, i governi italiani avevano portato avanti, nelle colonie, importanti opere di costruzione stradale.

In Somalia, ad esempio, vi era una grande strada che solcava tutta la colonia da Bender Cassim fino al confine meridionale; in Libia fu creata dal nulla una rete stradale, e in Eritrea furono realizzate ben 7 strade rotabili che si disponevano a raggiera sul territorio della colonia. Nel 1935, l'Etiopia appena conquistata dal Fascismo non presentava una rete stradale degna di questo nome: l'unica via di comunicazione era infatti una ferrovia a scartamento ridotto, da Gibuti ad Addis Abeba. L'Etiopia fu l'unica colonia sulla quale si concentrarono gli sforzi italiani: in Libia tra il 1935 e il 1937 furono costruiti tronchi stradali per una lunghezza complessiva di 799 chilometri, tesi a ultimare la Grande Litoranea, una strada costiera lunga 1.822 chilometri che collegava i centri costieri dislocati tra Tunisia e Egitto.

All'indomani della guerra e delle importanti necessità di ricostruzione, nonché del referendum costituzionale che ha trasformato l'Italia in una repubblica, l'A.A.S.S. fu soppressa e, in sua sostituzione, venne istituita con decreto del 27 giugno 1946 l'A.n.a.s., Azienda Nazionale Autonoma delle Strade.

Meno di dieci anni dopo, è iniziato il fenomeno della motorizzazione di massa, gli italiani si riversano sulle strade. Non è un caso, perciò, se proprio a partire dal 1955, comincia il grande incremento della rete autostradale. Si passò così da 500 km di autostrade a 5.500 nel 1975.

I primi anni Sessanta sono caratterizzati dal "miracolo economico", durante il quale si assiste ad un vertiginoso sviluppo dei consumi privati. La crescita economica del periodo porta all'esigenza di "allargare" i confini del paese. Infatti, nella seconda metà del secolo scorso, vengono realizzate due grandi opere: il Traforo del Gran San Bernardo (aperto nel 1964) e il Traforo del Monte Bianco (inaugurato nel 1965) facilitando il passaggio di merci e persone.

Nonostante la crisi petrolifera del 1973, il miglioramento delle infrastrutture viarie continua, segno tangibile del continuo sviluppo, rappresentato dai lavori per il Traforo del Frejus, inaugurato qualche anno dopo.

L'organizzazione per il presidio delle Strade Statali, inizialmente basata sui cantoni (e dunque sul connesso mondo dei capi cantonieri, delle case cantoniere, ecc.) viene rivoluzionata durante gli anni Ottanta, quando l'Anas decide il passaggio alla rete dei centri e nuclei di manutenzione. Un altro importante momento di innovazione arriva con la legge n. 966 del 28 dicembre 1982 che internazionalizza l'Anas, poiché le permette di prestare la propria opera di assistenza all'estero, per studio, consulenza, progettazione ed anche costruzione di infrastrutture. Con decreto legislativo n° 143 del 26 febbraio 1994 e Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 luglio 1995, l'Anas si trasforma in Ente pubblico economico.

Al fine di sviluppare un dialogo con gli utenti, nei primi anni del 2000, prendono avvio:

- le funzionalizzazioni "europee" della rete;
- l'inserimento di alcune particolari tecnologie per la comunicazione lungo i tracciati
- si procede all'avvio del processo di regionalizzazione di una parte della rete stradale, con conseguente passaggio delle funzioni delegate dall'Anas ad altri enti territoriali.

Nel 2002, a seguito della legge 8 agosto 2002, n.178, si attiva il processo di trasformazione in società per azioni di Anas, l'Assemblea degli azionisti approva il nuovo statuto sociale e nomina il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale.

Dal 1 ottobre 2007 l'Anas, già azionista di SITAF e del Traforo del Monte Bianco, diventa azionista di maggioranza della società Stretto di Messina, concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione del Ponte sullo Stretto di Messina. Inoltre, Anas, già a partire dal 2003, era azionista di maggioranza della società Quadrilatero Marche Umbria Spa – società pubblica di progetto, senza scopo di lucro. Tra il 2007 e il 2008, l'Anas ha costituito, insieme alle Regioni Lombardia, Veneto, Lazio, Molise e Piemonte, società miste, partecipate pariteticamente, per la realizzazione e gestione di nuove infrastrutture autostradali. Nel corso del 2012, Anas ha costituito la società Anas International Enterprise S.p.A. in un'ottica di riorganizzazione e rafforzamento delle iniziative estere.

A partire dal 1° ottobre 2012, in attuazione dell'art. 36 del decreto legge n. 98/2011 e s.m.i., è avvenuto il subentro *ex lege* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ad Anas S.p.A. nelle funzioni di concedente della rete autostradale a pedaggio affidata in concessione.

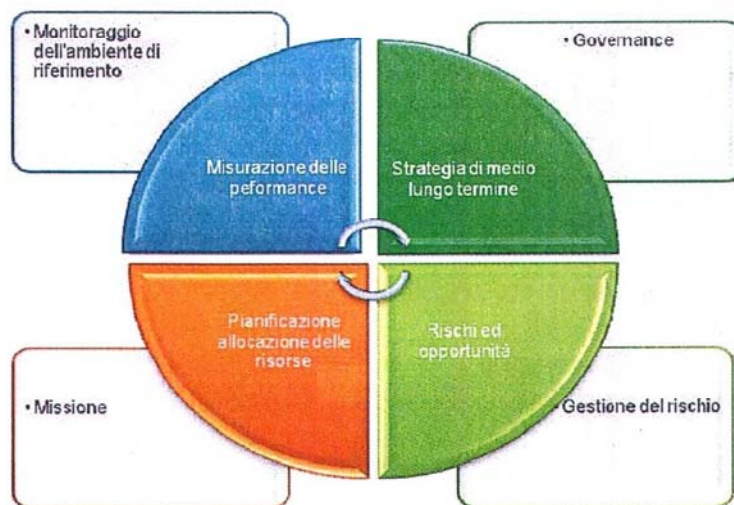
### 2.3 L'attività e il modello di business

I pilastri del modello di business dell'Anas sono:

- la missione aziendale: progettazione, realizzazione, ammodernamento e gestione di infrastrutture varie di interesse nazionale e conseguente pianificazione ed allocazione delle risorse;
- il monitoraggio dell'ambiente interno ed esterno effettuato attraverso la rilevazione delle performance quantitative e qualitative aziendali;
- la governance, prerequisito per attuare la missione aziendale e definire una strategia di medio lungo termine;
- la valutazione delle opportunità di mercato e la gestione del rischio a presidio delle attività di business.

GR/G3.1>  
2.9

Negli ultimi anni, l'Azienda partecipando a gare pubbliche internazionali, opera sui mercati esteri, proponendosi ai Ministeri competenti e ai Gestori stradali di Paesi esteri come possibile partner o consulente per la pianificazione, progettazione, direzione lavori, manutenzione e supervisione della rete stradale ed autostradale, anche attraverso la costituzione di soggetti misti di diritto locale.



LE FASI DI REALIZZAZIONE DI UN'OPERA

Tutto ciò si è potuto concretizzare, in primo luogo, grazie alle conoscenze del suo personale aziendale e, in secondo luogo, grazie al notevole bagaglio di esperienza accumulato in oltre 80 anni di operatività.



## Le attività di Anas come stazione appaltante

### La progettazione

L'intero ciclo delle attività di progettazione e di controllo delle nuove opere stradali viene gestito da Anas attraverso la Direzione Centrale Progettazione.

La realizzazione di un'opera è un processo molto complesso. Ogni fase richiede competenze che Anas ed il suo personale sono in grado di gestire al meglio garantendo tutti gli standard richiesti per la realizzazione di strade e autostrade. L'ultima fase riguarda l'attività di controllo che si estende anche alla fase di verifica delle progettazioni redatte dagli aggiudicatari di Appalti Integrati o di Contraenti Generali.

### Le procedure di gara e le contrattualizzazioni

Nella definizione delle procedure di gara Anas si attiene e si uniforma ai dettami della legislazione vigente, alle indicazioni dell'Autorità di Vigilanza dei Contratti Pubblici e alla giurisprudenza amministrativa. Sia a livello centrale sia territoriale Anas è impegnata nell'efficientamento e nell'ottimizzazione dei procedimenti concorsuali per lavori, forniture e servizi mediante la redazione e la pubblicazione di bandi di gara, analisi delle offerte anomale e stipula dei contratti.

A partire dal 2009, Anas ha previsto, all'interno della documentazione di gara, nuovi criteri di selezione degli appaltatori, alcuni dei quali sono esplicitamente ispirati alla massima attenzione verso le tematiche ambientali e dello sviluppo sostenibile e segnatamente:

- il pregio tecnico dell'offerta progettuale;
- le caratteristiche qualitative e funzionali delle stessa;
- la tipologia dei materiali;
- i metodi costruttivi innovativi;
- l'adozione di soluzioni ecocompatibili;
- l'utilizzo di biomateriali;
- l'efficientamento energetico;
- la sostituzione delle fonti tradizionali con fonti rinnovabili.

Anas, nell'ambito delle attività tese al presidio costante e all'ottimizzazione dei procedimenti di acquisto di beni e servizi, ha realizzato il nuovo sistema di Procurement Contract Management (PCM) al fine di garantire una corretta formalizzazione dei contratti e una gestione sostenibile, mediante la dematerializzazione e la firma digitale dei documenti generati nelle diverse fasi delle procedure di affidamento.

### Le nuove costruzioni

Le attività di realizzazione e controllo di nuove costruzioni sono demandate a strutture interne che si sostanziano, a livello centrale, nella Direzione Centrale Nuove Costruzioni e a livello periferico, nei Compartimenti regionali. Tali attività possono essere sinteticamente riepilogate in:

- predisposizione di un programma coordinato di esecuzione di nuove opere ed invio della proposta degli interventi alla Direzione Progettazione;

- predisposizione ed aggiornamento dei piani economici e di commessa;
- direzione lavori;
- monitoraggio della produzione dei cantieri stradali;
- verifica di progetti e perizie;
- attività ispettiva nei Compartimenti regionali;
- gestione del contenzioso lavori e risoluzione delle riserve.

### Le attività di Anas per la gestione della rete

L'esercizio e il coordinamento del territorio

Anas è chiamata ad adempiere a determinati obblighi istituzionali proprio in virtù del suo ruolo. Tra gli altri, questi obblighi si sostanziano nell'assicurare:

- la manutenzione della rete viaria;
- la sicurezza della circolazione;
- la tutela del patrimonio stradale;
- la sorveglianza dell'intera rete;
- il tempestivo intervento su strade ed autostrade in gestione diretta mediante il coordinamento e l'indirizzo degli uffici territoriali.

L'esercizio si riferisce alla manutenzione, sia fisica sia funzionale delle opere, alla sorveglianza, al monitoraggio, ai servizi di regolazione del traffico e della circolazione, e all'attivazione di misure protocollari, all'interazione e al dialogo con l'utenza, al controllo dei livelli di servizio, all'informazione e alla gestione nel tempo dell'infrastruttura.

La manutenzione

La rete viaria di un Paese è un insieme di arterie che permettono la circolazione di merci e di persone. Lo stretto legame tra la crescita economica di una nazione e la sua rete viaria ne è la conferma, tanto che negli ultimi decenni sono state sviluppate numerose teorie sia scientifiche sia economiche volte all'ottimizzazione di questo sistema, fondamentale per lo sviluppo di un Paese. Detto sviluppo però non si sostanzia semplicemente nella progettazione e nella costruzione di nuove strade, ma volge lo sguardo anche verso aspetti come la durabilità e longevità delle opere, per garantire il più a lungo possibile lo sfruttamento in condizioni ottimali dell'opera stessa. Gli enti proprietari e i gestori della rete stradale ed autostradale stanno focalizzando sempre di più l'attenzione sull'importanza di un'attività di manutenzione efficace ed in grado di assicurare le migliori condizioni di sicurezza per l'utenza, mantenendo efficiente nel tempo l'infrastruttura esistente e minimizzandone il c.d. *"life cycle cost"*

In qualità di concessionaria della viabilità di interesse nazionale e dovendo fornire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti gli elementi ed i dati per la valutazione del servizio di manutenzione effettuato, l'Anas si ispira ad una metodologia di gestione in qualità sia per il miglioramento della gestione ordinaria delle strade che per il monitoraggio e la valutazione del servizio reso.

### Le attività di ricerca e sviluppo

In qualità di gestore primario della rete viaria nazionale, Anas è chiamata a raggiungere obiettivi di efficienza costruttiva, strategie manutentive, sicurezza e riduzione degli impatti ambientali. Questi obiettivi vengono perseguiti mediante le attività di ricerca e sviluppo che mirano ad identificare le risposte ottimali, nei diversi settori delle nuove costruzioni e dell'utilizzo stesso delle opere, alle richieste di un sempre maggiore livello di qualità e sicurezza delle infrastrutture, anche attraverso la definizione di linee guida e proposte normative. Nel capitolo del presente bilancio dedicato alla responsabilità ambientale sono esposti i principali progetti di ricerca condotti dall'Anas.

Il Centro di Ricerca di Cesano fornisce un ampio spettro di servizi che integrano e completano le prove più tradizionali, il monitoraggio con apparecchiature ad alto rendimento degli indicatori prestazionali delle infrastrutture stradali (portanza, aderenza, regolarità, ecc.), misure illuminotecniche (illuminamento in galleria e degli impianti stradali, ecc.) per la progettazione e verifica degli interventi di manutenzione, lo studio e la ricerca di soluzioni tecniche innovative.

### Le altre attività

#### La finanza di progetto

ANAS, al fine di agevolare il coinvolgimento di capitali privati nella realizzazione e gestione delle opere pubbliche, in particolare delle infrastrutture viarie, che costituiscono un'opportunità per accelerare la spesa per investimenti grazie alla possibilità di reperire risorse finanziarie senza gravare sui bilanci pubblici, in linea con le evoluzioni giuridiche ed economiche del Paese, ha scelto di incentivare il meccanismo della finanza di progetto, creando una struttura dedicata alla quale affidare il coordinamento di tutte le attività inerenti la realizzazione di opere in regime di finanza di progetto sia direttamente, sia attraverso l'individuazione del promotore con il successivo affidamento della concessione.

Fino al 30 settembre 2012, data in cui le attività di concedente in capo ad ANAS sono state trasferite ex lege al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'attività connessa con le concessionarie autostradali si sostanziava nell'ottimizzazione dei risultati della gestione finanziaria tramite la definizione della composizione dei mezzi finanziari e la pianificazione di interventi coerenti con l'evoluzione dello scenario finanziario e di business.

#### Le attività in ambito internazionale

L'Anas, attraverso l'Unità Iniziative Internazionali, e a partire dalla seconda metà del 2012 con la costituzione di Anas International Enterprise, si propone di generare parte dei ricavi societari attraverso la partecipazione a gare estere e nel contempo conseguire lo sviluppo di attività nell'ambito del mercato internazionale.

In tale ottica, la società è attenta a tutte quelle occasioni di business che valorizzino le peculiari caratteristiche dell'Anas nella sua qualità di soggetto al contempo istituzionale/pubblico e imprenditoriale, anche in partecipazione con altri soggetti pubblici e privati italiani o esteri, proponendosi come uno degli elementi cardine del "Sistema Italia".

In considerazione delle caratteristiche della società (consolidata competenza nel settore delle infrastrutture stradali ed autostradali, articolata struttura organizzativa a livello nazionale) nonché delle caratteristiche del mercato internazionale d'interesse, l'Anas fornisce assistenza tecnica ed attività di cooperazione ad Enti ed organizzazioni con caratteristiche analoghe a quelle di Anas di altri Paesi, principalmente sui seguenti temi:

- servizi integrati: trattasi di servizi d'ingegneria, economico-finanziari, amministrativi e legali, da acquisire principalmente attraverso la partecipazione a gare internazionali;
- progetti di ricerca: l'Anas svolge attività di ricerca e sperimentazione a livello internazionale partecipando a programmi finanziati dall'Unione Europea, anche attraverso il coinvolgimento operativo del Centro Sperimentale Stradale Anas di Cesano (Roma) e dei suoi laboratori;
- formazione: il Centro per l'Alta Formazione Anas della Direzione Centrale Risorse Organizzazione e Sistemi ha sviluppato una linea di business avente per oggetto l'erogazione di percorsi formativi, relativi alla gestione dei sistemi stradali e autostradali, a Paesi esteri che siano interessati a questo tipo di formazione "on the job".

#### L'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali

Fino al 30 settembre 2012, Anas, attraverso l'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali – IVCA ha avuto il compito di assicurare il rispetto formale e sostanziale degli obblighi contrattuali assunti dai Concessionari autostradali, gestendo le attività di Alta Sorveglianza e di verifica ispettiva, fornendo un adeguato livello di informazione al Governo e al Parlamento sulle concessioni autostradali, nel rispetto delle condizioni contrattuali, della normativa vigente e secondo le linee di indirizzo stabilite dal Ministero concedente.

A partire dal 1° ottobre 2012, in attuazione dell'art. 36 del decreto legge n. 98/2011 e s.m.i., è avvenuto il subentro *ex lege* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ad Anas S.p.A. nelle funzioni di concedente della rete autostradale a pedaggio affidata in concessione.

#### 2.4 Profilo e struttura del Gruppo Anas

Il Gruppo Anas al 31 dicembre 2012 comprende:

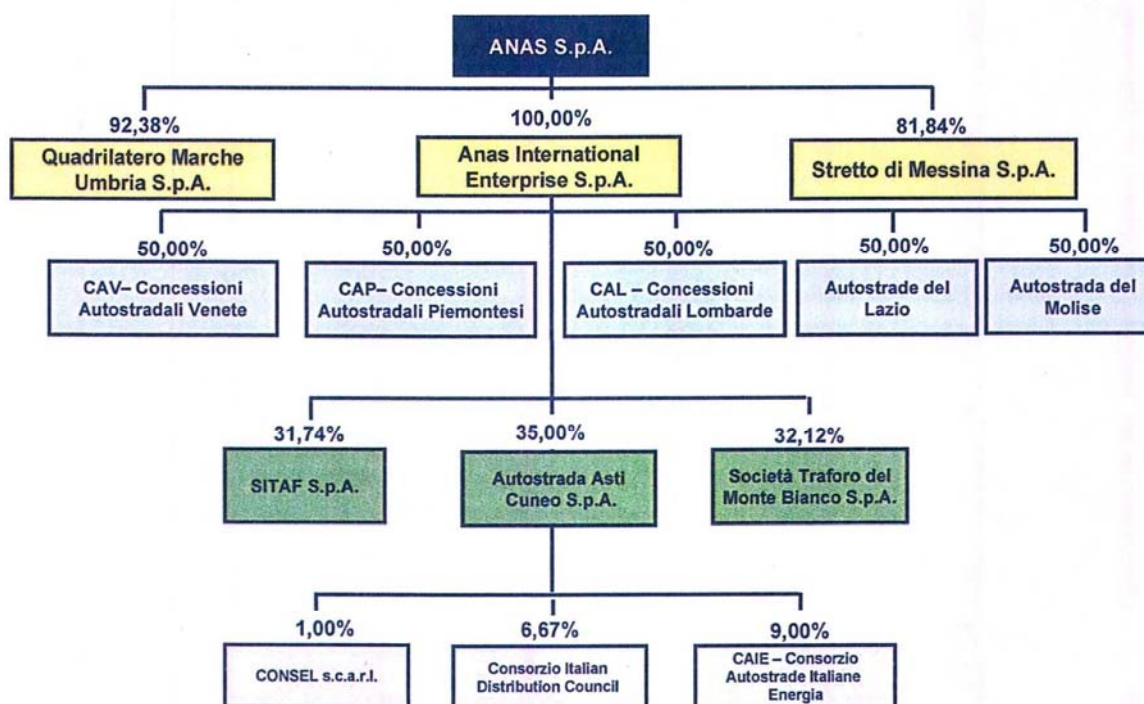
- la capogruppo Anas S.p.A.;
- le tre controllate Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A., società di progetto per la realizzazione di infrastrutture strategiche, Stretto di Messina S.p.A, e Anas International Enterprise S.p.A.
- quattro società a controllo congiunto con le Regioni: Lombardia, Lazio, Molise e Piemonte per lo svolgimento della funzione di concedente per la realizzazione e la gestione di infrastrutture autostradali;
- una società a controllo congiunto con la Regione Veneto (CAV) società concessionaria per la gestione e costruzione delle opere complementari del Passante autostradale di Mestre;

GR/G3.1>  
2.3.2.8

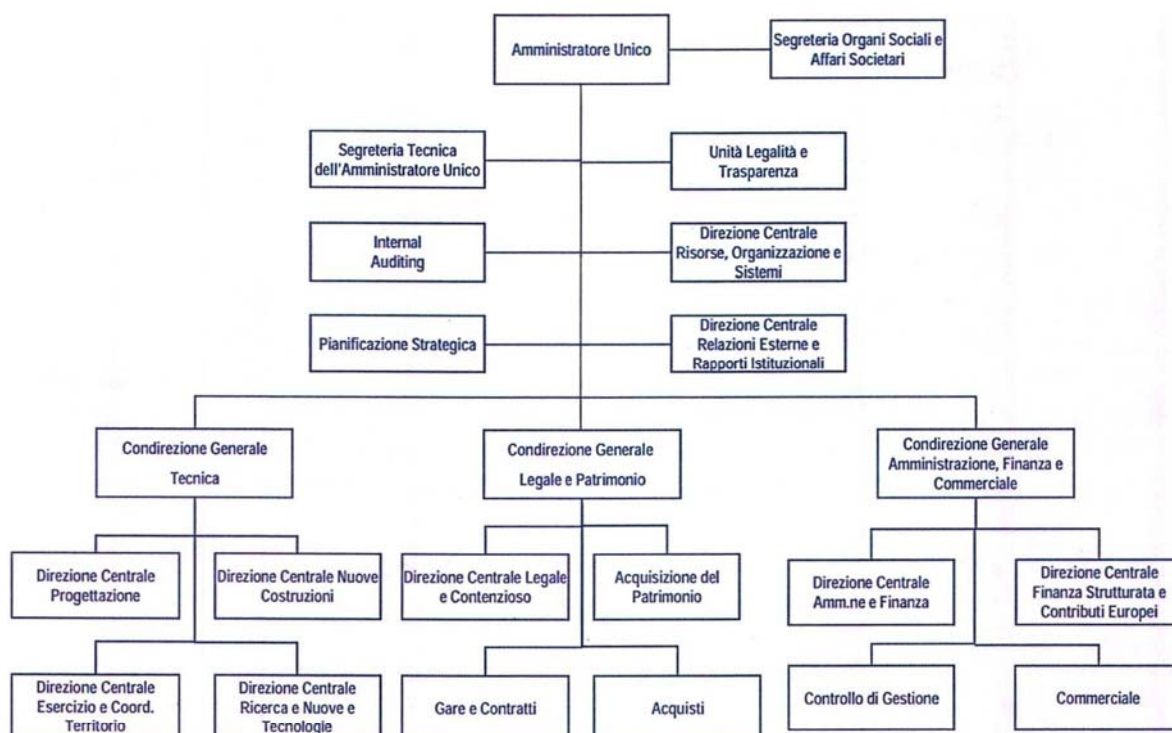
- tre società collegate: le due società concessionarie dei trafori del Monte Bianco e del Frejus, compresa l'autostrada Torino Bardonecchia e la concessionaria per la realizzazione dell'autostrada Asti-Cuneo.

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

Rispetto all'esercizio precedente si segnala la costituzione della società Anas International Enterprise S.p.A., avvenuta il 25 giugno 2012. La Società ha l'obiettivo di sviluppare, anche in partecipazione con altri soggetti pubblici e privati italiani o esteri, servizi integrati di ingegneria a livello internazionale nel settore delle infrastrutture di trasporto.



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:



L'Amministratore Unico, a seguito del trasferimento *ex lege* dell'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delle risorse finanziarie, umane e strumentali afferenti alla suddetta struttura ai sensi dell'art. 36 del Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, nella Legge 111/2011 e s.m.i., ha provveduto a ridefinire la struttura organizzativa di Anas. .

Nel corso del 2012 è proseguita l'attività di aggiornamento delle strutture organizzative della Direzione Generale tenendo conto sia della funzionalità dell'azienda, per garantire un sempre più efficace presidio dei processi aziendali, sia della sostenibilità dei cambiamenti apportati.

In particolare, con decorrenza 30/04/2012 è stato definito il nuovo modello organizzativo della Vice Direzione Sistemi Informativi e Impianti della Direzione Centrale Risorse, Organizzazione e Sistemi.

Le unità periferiche sono costituite dai Compartimenti e dall'Ufficio Speciale Salerno – Reggio Calabria di cui viene di seguito illustrata l'articolazione territoriale, con indicazione dei km di rete in gestione (la c.d. estesa amministrativa) per ciascuna di esse:

Marche Km 461	Valle d'Aosta Km 145	Puglia Km 1.526	Emilia Romagna Km 1.156	Sardegna Km 2.906	Molise Km 563	Calabria Km 1.333	Toscana Km 891	Liguria Km 374	Abruzzo Km 987
Lombardia Km 943	Campania Km 1.297	Sicilia Km 3.938	Umbria Km 585	Basilicata Km 1.023	Lazio Km 587	Piemonte Km 687	Friuli Venezia Giulia Km 191	US Cosenza Km 443	Veneto Km 746

## 2.5 La corporate governance

I principali organi di governo societario di Anas sono l'Assemblea dei Soci, l'Amministratore Unico e il Collegio Sindacale. Ai predetti organi si affiancano, nell'ambito del sistema di controllo interno, il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, l'Unità Internal Auditing, l'Unità Legalità e Trasparenza, l'Organismo di Vigilanza ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001 e il Magistrato delegato della Corte dei Conti.

GRI/G3.1>  
4.1, 4.2,  
4.6, 4.7, LA  
13

Tutto il sistema normativo e organizzativo interno di Anas è volto al raggiungimento degli obiettivi aziendali nel rispetto dei principi di legittimità, trasparenza e tracciabilità.

Attualmente l'intero capitale sociale di Anas è posseduto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, il quale esercita i diritti dell'azionista di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Conseguentemente, gli organi sociali sono eletti dall'Assemblea degli azionisti previo concerto tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Inoltre, le eventuali modifiche statutarie devono essere approvate con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Di seguito la tabella riepilogativa degli organi e delle cariche sociali nel 2012:

Amministratore Unico* - Direttore Generale		Dott. Pietro Ciucci
Condirettori generali		Dott. Leopoldo L. Conforti Ing. Gavino Coratza – Ing. Alfredo Bajo** Dott. Stefano Granati
Dirigente Preposto		Dott. Giancarlo Piciarelli
Collegio Sindacale	Presidente	Dott.ssa Alessandra dal Verme
	Sindaci effettivi	Avv. 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

\* In data 4 agosto 2011, ai sensi dell'art. 36 del DL 6 luglio 2011 n°98 e s.m.i, è stato nominato Amministratore Unico il Dott. Pietro Ciucci al quale sono conferiti i più ampi poteri di amministrazione ordinaria e straordinaria.

\*\*A decorrere dal 1° maggio 2013 cessa dalla carica di Condirettore Generale Tecnico l'Ing. Gavino Coratza e viene nominato l'Ing. Alfredo Bajo.