

- ▶ *descrizione nella relazione sulla gestione delle azioni conseguenti all'attuazione dell'articolo 1, comma 49, della Legge 266/2005;*
- ▶ *integrazione dell'informativa nella relazione sulla gestione circa la correlazione tra le risorse finanziarie assegnate dalla Società e gli impegni assunti dalla stessa al 31 dicembre 2005.*

Inoltre, gli amministratori hanno ritenuto di integrare la relazione sulla gestione circa lo status delle indagini giudiziarie in corso.

A seguito della audizione del Ministro per le Infrastrutture avanti la Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati in data 27 giugno 2006 si è aperto avanti la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma un procedimento penale, iscritto contro ignoti, con riferimento alla legittimità dei bilanci della Società per gli anni 2002, 2003, 2004, già approvati, e del progetto di bilancio per l'anno 2005.

Più in particolare, l'ipotesi di reato di false comunicazioni sociali ex art. 2621 c.c. riguarda l'eventualità di una "errata riclassificazione dei residui passivi effettuata in sede di trasformazione dell'ente in società per azioni, veniva individuato un importo di euro 4,475 mld considerato disponibile perché inerente ad opere non più attuali e conseguentemente riutilizzabile per il finanziamento di nuove opere nell'ambito del Programma Straordinario 2003-2005, pur avendo poi proseguito i lavori relativi ad alcune opere ritenute non realizzabili, senza quindi procedere alla cancellazione degli interventi nel S.I.L., né all'istituzione di un "fondo di rotazione", né all'appostazione di un fondo di rettifica in relazione alle opere prive di copertura finanziaria, economica e patrimoniale dell'azienda, venendosi a trovare l'Anas S.p.A. in una situazione di sottocapitalizzazione".

La Società, in persona del Presidente pro tempore e con il necessario supporto legale, ha instaurato un rapporto di piena collaborazione con i magistrati assegnatari del fascicolo estrinsecatosi con la produzione, in data 12 luglio 2006, della Relazione del Direttore Generale e del direttore Centrale Amministrazione Strategia e Finanza in data 3 luglio 2006, del verbale del Consiglio di Amministrazione in data 7 luglio 2006 e del progetto di bilancio di esercizio al 31.12.2005 con la relativa relazione della società di revisione, oltre che mediante la massima disponibilità nella acquisizione documentale presso la sede.

In particolare, in data 22 novembre 2006 si è tenuto un incontro tra il Presidente della Società ed i Pubblici Ministeri, nel corso del quale i magistrati hanno esposto i punti in ordine ai quali, secondo un rapporto della Guardia di Finanza, potrebbero evidenziarsi problematiche relative alla veridicità dei bilanci predetti e, conseguentemente, hanno chiesto alla Società di svolgere le necessarie verifiche per poi fornire una relazione in merito.

Venendo alle questioni sollevate, viene formulata l'ipotesi che il bilancio al 31.12.2005 possa riportare una perdita di circa euro 4,5-4,7 mld e ciò, essenzialmente, sulla base: a) di un saldo negativo della differenza tra impegni incompressibili e fonti disponibili di euro 2,2 mld che andrebbe iscritto nel conto economico, e segnatamente

tra i costi d'esercizio, producendo un negativo corrispondente effetto sul reddito d'esercizio; b) di crediti non riscuotibili "se non si definiscono i lavori, ossia di costi da sostenere per crediti da incassare (2,5 miliardi); ed a causa di costi superiori a quelli preventivati", con l'effetto di una svalutazione dei crediti "in misura pari ai lavori non realizzabili per mancanza di fondi" (euro 2,5 mld) sul conto economico. Inoltre, vengono richiesti chiarimenti "in ordine alla previsione di un fondo rischi previsto al bilancio 18.12.2002, poi riclassificato e destinato ad altro nel bilancio 2003".

La Società ha svolto tale attività di verifica, compendiatasi in una relazione in data 18 gennaio 2007, con la quale sono state fornite ai Pubblici Ministeri le risposte e le delucidazioni richieste.

In tale documento si è rilevato che la situazione di disallineamento finanziario dell'Anas S.p.A. non ha riflessi sul bilancio 2005, alla luce dei principi contabili applicabili.

Infatti, a seguito delle analisi, delle verifiche e delle considerazioni espresse nella relazione citata, in via di sintesi si deve concludere che, contrariamente a quanto ipotizzato: a) tutti gli importi relativi agli impegni incomprimibili sono stati debitamente considerati nella relativa categoria (e ricompresi nel calcolo della differenza tra "Fonti" - euro 15,5 mld - e "Impegni attivati con contratto" - euro 10,5 mld - e "impegni incomprimibili" - euro 4,2 mld) per modo che tale differenza rimanga confermata nell'ammontare di euro 0,8 mld; b) i crediti verso lo Stato risultano per intero esigibili e riscuotibili, così che non ricorrano i presupposti per procedere alla loro svalutazione; c) valide e legittime ragioni giustificano l'iscrizione e la riclassificazione del Fondo rischi e oneri di cui al bilancio al 18.12.2002 e al bilancio al 31.12.2003.

La relazione è stata consegnata ed illustrata ai magistrati da parte del legale che assiste la Società nel procedimento, il quale ha poi riferito al Presidente che conseguentemente i Pubblici Ministeri, verificato come le conclusioni portino ad escludere i profili di criticità sui quali si fonda l'ipotesi di reato, da un lato hanno evidenziato la necessità che il loro esame sia approfondito e quindi non breve e, dall'altro lato, hanno espresso comprensione per la indispensabilità e la indifferibilità dell'approvazione del bilancio da parte della Società.

Peraltro, sempre in tale sede è emersa ed è stata condivisa l'indicazione per una esplicitazione, nella presente sede integrativa, della situazione procedimentale sopra descritta e delle ragioni che comunque consentono l'approvazione del bilancio.

Riguardo all'esigenza posta dalla Legge di informare sui fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio e atteso che di tali fatti si renderà ampiamente conto nella relazione del bilancio relativo all'esercizio 2006 si ritiene necessario e sufficiente, in questa sede, illustrare sinteticamente i seguenti punti salienti.

Il Consiglio di Amministrazione del 21 settembre 2006 ha istituito tre nuove Condirezioni Generali: Condirezione Generale Tecnica, Condirezione Generale Legale e Patrimonio e la Condirezione Generale Amministrazione, Finanza e Commerciale. Conseguentemente, il Consiglio di Amministrazione del 25 ottobre 2006 ha deliberato l'istituzione di un nuovo modello organizzativo della Direzione Generale che prevede

funzioni di staff e di servizio e tre macro aree sotto la responsabilità ciascuna di un Condirettore Generale, tutte a diretto riporto del Presidente.

Il D.L. 223 del 04/07/2006, convertito in L. 248 del 04/08/2006, ha incrementato le risorse destinate ad Anas da euro 1,913 miliardi ad euro 2,913 miliardi, consentendo di non bloccare l'attività presso i cantieri e di proseguire la produzione di opere.

Infine, con la Legge Finanziaria 2007, approvata nel corso del mese di dicembre 2006, è stato dato un nuovo impulso all'attività dell'Anas, da un lato, attraverso una revisione dei suoi poteri regolatori e di controllo nel settore autostradale e, dall'altro, attraverso lo stanziamento di oltre 4 miliardi di euro per la realizzazione di nuove opere nel prossimo triennio e per il rimborso delle rate di ammortamento di mutui contratti da anas che la precedente Legge Finanziaria aveva defanziato. Inoltre, è stata individuata una ulteriore fonte speciale di finanziamento per il completamento dell'autostrada Sa-RC pari a circa 2,5 miliardi di euro. Ciò fermo restando le criticità gestionali conseguenti al riconoscimento di un importo per corrispettivi di servizio non adeguato al valore di mercato delle prestazioni erogate e da erogare da parte di Anas.

Di seguito vengono riportate le principali modifiche ed integrazioni apportate al progetto di bilancio approvato dal Consiglio di Amministrazione del 30 maggio 2006:

Sbilancio risorse finanziarie-impegni

Da un successivo approfondimento, effettuato con riferimento al 31/12/2005 e di cui era già stata data informativa all'azionista con comunicazione dell'8 giugno 2006, è emerso che Anas dispone di fonti finanziarie per un ammontare pari a circa euro 15,5 mld, rappresentate:

- ▶ per circa euro 11,5 mld da crediti iscritti nello Stato Patrimoniale, relativi a partite riferibili a lavori;
- ▶ per circa euro 4,0 mld da attività finanziarie contabilizzate nei conti d'ordine.

Relativamente agli impegni, invece, si distinguono due fattispecie, per un totale di euro 19 mld circa:

- ▶ impegni contrattualizzati nei confronti di terzi e impegni vincolati per destinazione, che ammontano a circa euro 13,8 mld, cui vanno prudenzialmente sommati euro 0,9 mld di contenzioso stimato, per un totale di euro 14,7 mld. Tali somme sono da ritenersi impegni non comprimibili.
- ▶ impegni attivati senza contratto e senza vincolo di destinazione (pari ad euro 2,6 mld) e impegni ancora da attivare su Contratto di Programma (pari ad euro 1,7 mld). Per queste tipologie di impegni, tuttavia, vi è la possibilità di valutare un eventuale stralcio dalle attività programmatiche.

Ne consegue che il fabbisogno finanziario complessivo, necessario per portare a termine tutte le attività programmatiche, al 31/12/2005 ammonta a circa euro 3,5 mld

Attuazione dell'art. 1, c. 48, della Legge 266/2005

Con comunicazione del 1 agosto 2006 il Ministero dell'Economia e delle Finanze – Dipartimento del Tesoro – ha informato il Presidente del Consiglio di Amministrazione dell'Anas di ritenere fondata l'ipotesi secondo la quale la Società avrebbe dovuto effettuare il versamento del fondo accantonato ai sensi della L. 246/2002 e riclassificato dalla perizia di stima del patrimonio della Società all'interno del Fondo Speciale ex L. 178/2002. A tale proposito la Società, dopo aver effettuato le opportune verifiche, ha versato l'importo del fondo, pari ad € 10.995.277, in data 05/12/2006.

Patrimonio della Società – Problematica dei trasferimenti in conto aumento capitale.

L'incremento dei versamenti in conto aumento capitale, pari nell'esercizio ad €/migliaia 714.375, rappresenta, quanto ad €/migliaia 588.360 l'apporto a capitale sociale previsto dalla Legge Finanziaria 2005, comprensivo della delibera CIPE 68/2003, per €/migliaia 26.000, e quanto ad € 126.015 una riclassifica dal Fondo speciale ex art. 7. Sia l'iscrizione in conto aumento capitale della delibera CIPE appena menzionata che la riclassifica dal Fondo speciale sono state effettuate alla luce della nuova interpretazione sulla natura dei finanziamenti ricevuti, appunto in conto aumento capitale sociale, comunicata dall'azionista il 01/08/2006. In particolare la riclassifica dal Fondo speciale è, relativa a fondi assegnati prima della trasformazione e precedentemente imputati al Fondo Speciale dalla perizia di trasformazione al 18/12/2002 e successivo aggiornamento al 01/01/2004.

Nella presente stesura definitiva del Bilancio sottoposto all'Assemblea, tutte le rettifiche ed integrazioni apportate al precedente Progetto di Bilancio approvato dal Consiglio di Amministrazione il 30 maggio 2006, sono evidenziate graficamente mediante utilizzo del carattere corsivo.

PREMESSA

La presente relazione sulla gestione è stata predisposta dagli Amministratori a corredo del Bilancio d'esercizio al 31/12/2005 secondo le previsioni dell'art. 2428 del C.C. ed il suo contenuto è conforme a quanto richiesto da tale menzionato articolo.

Il bilancio dell'esercizio 2005 dell'Anas si è chiuso con una perdita di 496,42 milioni di euro, nonostante le positive performance aziendali in termini di incremento della capacità produttiva, di aumento delle entrate derivanti da attività proprie e di riduzione dei costi del personale.

Il risultato operativo è stato infatti condizionato da una serie di circostanze esogene negative, non ascrivibili a fatti gestionali determinati dal Consiglio di Amministrazione e/o dal management aziendale.

In particolare le principali cause che hanno caratterizzato la menzionata perdita sono le seguenti:

- il maggior accantonamento al fondo rischi ed oneri, in parte anche come conseguenza del definanziamento operato dalla Legge Finanziaria 2005, per i mutui stipulati in riferimento ai contributi dovuti alle Società concessionarie autostradali per circa 111 milioni di euro;
- la drastica riduzione dei corrispettivi di servizio attribuiti sempre con la Legge Finanziaria 2005 per circa 33 milioni di euro;
- i maggiori costi sostenuti per la gestione della rete stradale affidata agli Enti locali e società concessionarie, non coperti dalle precedenti assegnazioni di risorse finanziarie per circa 76 milioni di euro;
- i maggiori oneri finanziari sostenuti, nonostante le migliori condizioni ottenute, a seguito del ricorso al mercato del credito a cui Anas è stata autorizzata per far fronte alle carenze di cassa derivanti dai mancati trasferimenti, per circa 7 milioni di euro.

Senza la presenza di tali fattori esogeni, quantificabili in circa 227 milioni di euro, il risultato del Bilancio 2005 sarebbe stato negativo per circa 269 milioni di euro, dato inferiore rispetto al 2004 (esercizio in cui il risultato era negativo per circa 338 milioni di euro prima dell'utilizzo del fondo speciale ex art. 7 L. 178/02), perfettamente in linea con le indicazioni del Piano Industriale 2005 - 2008 che prevedeva il pareggio di bilancio entro l'esercizio 2008.

A fronte del risultato economico negativo sono, invece, in sensibile miglioramento alcuni indicatori economici di gestione, che registrano per il 2005 una riduzione del costo del personale di oltre il 10%, una riduzione degli oneri diversi di gestione, insieme ad un lieve incremento dei ricavi da mercato.

Tra i più importanti risultati conseguiti dall'Anas nel 2005, figura la definizione del contenzioso giuridico, che risale ad un periodo di oltre dieci anni, e che, con grande successo di gestione, è oggi finalmente determinato in modo analitico e sistematico.

Il Consiglio di Amministrazione dell'Anas, nella sua delibera, ha proposto all'Azionista di coprire la perdita dell'esercizio di bilancio 2005 con parte della riserva disponibile di trasformazione, che era stata precedentemente destinata a tale scopo nel bilancio 2004.

Il Consiglio di Amministrazione conferma altresì che le previsioni dei prossimi anni prospettano la possibilità di giungere al pareggio, a condizione che si dia atto ad una profonda e radicata revisione delle modalità con cui l'Azienda potrà adeguatamente ottenere la remunerazione delle attività, delle prestazioni e dei servizi che fornisce.

PROFILO DELLA SOCIETA'

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

Ad ANAS S.p.A. sono state attribuite le funzioni di costruzione e manutenzione della "Rete viaria di interesse nazionale", ovvero l'intera rete autostradale e la rete delle strade statali rilevanti per la mobilità nazionale.

La rete viaria di interesse nazionale comprende oggi 27.005,7 km di Strade Statali e di Autostrade così ripartite:

- Strade ed autostrade in gestione 21.422,3 Km;
- Autostrade in concessione 5.583,4 Km.

In particolare le strade ed autostrade gestite direttamente da Anas sono così suddivisibili:

- Strade classificate 20.216,0 Km;
- Raccordi autostradali 316,0 Km;
- Autostrade Anas 890,3 Km

ANAS S.p.A. cura dunque, quale stazione appaltante, la realizzazione di nuove opere sulla rete viaria esistente, la costruzione di nuovi tronchi stradali, la manutenzione, l'esercizio ed il monitoraggio dell'intera "rete viaria di interesse nazionale". L'esercizio di tali attività avviene nel quadro della Convenzione Generale di

Concessione di durata trentennale stipulata con il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti. Nell'esercizio di tali funzioni, ANAS opera secondo logiche industriali di efficienza ed efficacia.

ANAS. S.p.A. ha una presenza capillare sul territorio nazionale garantita e coordinata da un'articolata struttura di unità periferiche:

- ▶ 19 Compartimenti, (Ancona, Aosta, Bari, Bologna, Cagliari, Campobasso, Catania, Firenze, Genova, L'Aquila, Milano, Napoli, Palermo, Perugia, Potenza, Roma, Torino, Trieste, Venezia);
- ▶ 4 Uffici Speciali (Bologna, Genova, Cosenza, Palermo);
- ▶ 16 Uffici tecnici distaccati oltre l'ufficio Anas di Trento;
- ▶ Centro Sperimentale di Cesano.

ANAS S.p.A., al 31/12/2005,
impiega 6.702 dipendenti,
così suddivisi:

REGIONE	Tempo indeterminato	Tempo determinato	TOTALE
Abruzzo	201	72	273
Basilicata	196		196
Calabria	1.002	121	1.123
Campania	452	64	516
Emilia Romagna	150		150
Friuli Venezia Giulia	181	13	194
Lazio	1.339	69	1.408
Liguria	80		80
Lombardia	208		208
Marche	99	32	131
Molise	131	62	193
Piemonte	174		174
Puglia	227		227
Sardegna	621	64	685
Sicilia	599	1	600
Toscana	146	1	147
Trentino Alto Adige	6		6
Umbria	124	26	150
Valle d'aosta	50		50
Veneto	157	34	191
TOTALE	6.143	559	6.702

SCENARI NORMATIVI E DEL MERCATO

L'EVOLUZIONE DEL CONTESTO NORMATIVO

Il processo di riforma dell'Anas, avviato nel dicembre 2002, ha già visto realizzati diversi importanti passaggi, quali la modifica societaria in Società per Azioni, il varo della Carta dei Servizi stradali e autostradali, la sottoscrizione del Contratto di Programma 2003-2005, la predisposizione e approvazione del Piano Decennale della Viabilità 2003-2012.

Nel frattempo anche la struttura economico - patrimoniale e finanziaria aziendale ha cambiato volto attraverso il passaggio dalla contabilità di stato a quella economico-patrimoniale con l'adozione del budget ed il progressivo adeguamento di tutti i processi amministrativo-contabili secondo i criteri di gestione tipica di una società di capitali, nel rispetto della normativa civilistica di riferimento.

L'ultimo importante passaggio è avvenuto lo scorso dicembre 2005 quando è stata approvata dal Parlamento la riforma del nuovo modello di funzionamento dell'Anas. L'articolo 6 ter della legge 2 dicembre 2005, n. 248, ridisegna i rapporti tra Stato e Società. L'Anas agisce come concessionario dello Stato, con la veste societaria di Società per Azioni, le cui azioni sono attribuite al Ministero dell'Economia e delle Finanze, che esercita i diritti dell'azionista (unico) di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In tale ottica viene meno il trasferimento della proprietà dallo Stato delle strade di interesse nazionale e delle autostrade, previsto dal previgente quadro normativo.

La riforma riguarda sia gli aspetti di programmazione che quelli di gestione e manutenzione delle opere.

Per quanto concerne gli aspetti programmatori, la riforma attribuisce al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'attività di programmazione decennale degli interventi di progressivo miglioramento, adeguamento e implementazione della rete delle strade e autostrade statali, della relativa segnaletica e dei conseguenti servizi accessori; la programmazione triennale attuativa; l'individuazione delle misure di carattere generale di miglioramento della sicurezza del traffico e della segnaletica.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso l'atto di indirizzo previsto dalla normativa di riferimento, ad oggi non ancora emanato, potrà prevedere di esercitare tali funzioni avvalendosi del supporto delle strutture appartenenti all'Azienda.

In questo caso l'Anas dovrà conferire ad una società di scopo, costituita ad hoc, il ramo d'azienda relativo all'attività di programmazione. Contestualmente al conferimento, le azioni di tale società saranno trasferite a titolo gratuito al Ministero dell'Economia e delle Finanze, che eserciterà i diritti dell'azionista di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le attività dell'Anas sono svolte sulla base di un contratto di servizio stipulato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze per quanto attiene agli aspetti finanziari.

Per quanto riguarda la gestione e la manutenzione della rete stradale e autostradale di interesse nazionale, la riforma prevede che l'Anas potrà subconcedere ad una o più società da essa costituite talune tratte stradali o autostradali assoggettate o assoggettabili a pedaggio reale o figurativo. Le società subconcessionarie, inoltre saranno tenute nei confronti dell'Azienda agli stessi obblighi e condizioni assunti dall'Anas nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per i medesimi compiti e l'Anas resta comunque responsabile del loro adempimento nei confronti del Ministero concedente.

Le modalità con cui si attueranno le disposizioni di legge saranno contenute nell'atto di indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, mediante il quale:

- ▶ verranno identificate le strade che potranno essere oggetto di pedaggiamento (reale o figurativo) e/o corrispettivi di servizio;
- ▶ verranno disciplinate le modalità con le quali l'Anas dovrà procedere alla gestione o alla dismissione di quote delle società concessionarie di queste tratte (la dismissione potrà essere eventualmente totalitaria);
- ▶ verranno disciplinate le modalità di gestione delle attuali partecipazioni che l'Anas detiene in società concessionarie;
- ▶ verrà eventualmente indicata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'intenzione di avvalersi di una società di scopo cui affidare l'attività di programmazione decennale e triennale degli investimenti.

Il compito di delineare l'atto di indirizzo, che esplicherà le modalità di attuazione della riforma, spetta al Governo.

Questo documento rappresenta un passo delicato per la vita futura della società che deve far valere quanto di buono è stato fatto in questi anni ed esercitare un'efficace attività di dialogo e di rapporto diretto con le Istituzioni. Emerge l'esigenza, da un lato, di valorizzare il know how, le competenze, le professionalità di un'Azienda dalla storia quasi ottantennale, dall'altro è necessario che il nuovo modello di funzionamento sia fondato sulla capacità dell'Azienda di poter arrivare, in tempi brevi, ad ottenere entrate proprie che consentano di non gravare sulla finanza pubblica rispettando i canoni Eurostat per la fuoriuscita dall'ambito dei conti dello Stato, contribuendo a ridurre, in questo modo, il debito pubblico.

A seguito della stesura dell'atto di indirizzo, la società dovrà svolgere le seguenti attività:

- ▶ creare una o più società veicolo cui conferire le strade a pedaggio;
- ▶ riorganizzarsi in maniera da allocare presso queste società le pertinenti organizzazioni aziendali, definendo quindi i processi delle società concessionarie e creando un'organizzazione coerente con essi;
- ▶ creare (eventualmente) una società per la pianificazione decennale e triennale degli investimenti;

- creare (eventualmente) una società finanziaria cui conferire le partecipazioni attualmente detenute (SITAF, Monte Bianco, Stretto di Messina, Asti-Cuneo ecc.).

LE NOVITÀ DELLA
LEGGE FINANZIARIA
2006

La legge Finanziaria e di Bilancio 2006, proseguendo il processo di razionalizzazione della spesa pubblica e di contenimento della spesa corrente per gli Enti dello Stato e per le Società controllate, ha previsto per l'Anas stanziamenti quali apporto a capitale sociale (investimenti) pari a 100 milioni di euro per il 2006 e zero per gli anni successivi. Inoltre, è stato operato un taglio del 30% dei trasferimenti correnti da far confluire nell'apposito fondo nello stato di previsione della spesa di ciascun Ministero; di conseguenza, il trasferimento corrente per l'Anas è stato rideterminato nella misura di circa 282 milioni di euro per il 2006, circa 289 milioni di euro per il 2007 e circa 319 milioni di euro per il 2008.

La legge finanziaria e di Bilancio 2006 ha, inoltre, introdotto una novità per l'Anas (comma 32 dell'art. 1) imponendo alla Società un vincolo alla spesa per investimenti delle opere in corso per l'anno 2006 pari a 1,9 miliardi di euro (originariamente il vincolo di cassa previsto nella Legge Finanziaria era di 1,7 miliardi di euro, innalzato successivamente a 1,9 miliardi grazie al D.L. 68 del 6/3/06 convertito in L. 127 del 24/3/06). Questa misura si propone l'obiettivo di controllare ex ante l'impatto sui conti pubblici. In questo importo devono essere comprese tutte le spese per investimenti ivi comprese quelle a valere sulle risorse derivanti dall'accensione di mutui.

Per quanto riguarda altri stanziamenti, in opere infrastrutturali, in parte riguardanti l'Anas, il comma 78 art. 1 stabilisce un contributo annuale complessivo di 200 milioni di euro per quindici anni a decorrere dall'anno 2007 per le seguenti opere:

- interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla legge n. 443 del 2001;
- interventi nel settore idrico nella misura del 25% delle risorse disponibili;
- potenziamento del passante di Mestre e dei collegamenti dello stesso con i capoluoghi di provincia interessati, in una misura non inferiore all'1% delle risorse disponibili;
- circonvallazione orbitale (GRAP) prevista nell'intesa generale quadro sottoscritta il 24 ottobre 2003 tra Governo e Regione Veneto e correlata alle opere del Passante autostradale di Mestre, in una misura non inferiore allo 0,5% delle risorse disponibili;
- realizzazione delle opere del "sistema pedemontano lombardo, tangenziali di Como e di Varese", in una misura non inferiore al 2% delle risorse disponibili;
- completamento del "sistema Accessibilità Valcamonica Statale 42 - del Tonale e della Mendola", in una misura non inferiore allo 0,5% delle risorse disponibili;
- realizzazione delle opere di cui al "sistema Accessibilità della Valtellina", per un importo pari a 13 milioni di euro annui per quindici anni;

- consolidamento, manutenzione straordinaria e potenziamento delle opere e delle infrastrutture portuali di competenza di Autorità portuali di recente istituzione e comunque successive al 30 giugno 2003, per un importo pari a 10 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2006, 2007 e 2008;
- interazione del Passante di Mestre, variante di Martellago e Mirano, di cui alla tabella 1 del Programma di infrastrutture strategiche allegato al Documento di programmazione economico-finanziaria 2006-2009, in una misura non inferiore al 2% delle risorse disponibili;
- realizzazione del tratto Lazio-Campania del Corridoio Tirrenico, viabilità accessoria della Pedemontana di Formia, in una misura non inferiore all'1% delle risorse disponibili;
- realizzazione delle opere di ammodernamento della Strada Statale 12, con collegamento alla Strada Provinciale 450, per un importo di 1 milione di euro annui per quindici anni, a favore dell'Anas;
- opere complementari all'Autostrada Asti-Cuneo e al miglioramento della viabilità di adduzione e circonvallazione di Alba, in una misura pari all'1,5% delle risorse disponibili a favore delle province di Asti e di Cuneo rispettivamente nella misura di un terzo e di due terzi del contributo medesimo.

E' inoltre previsto, per la realizzazione delle opere di ammodernamento della Statale 12 "Dell'Abetone e del Brennero" con collegamento alla Strada Provinciale 450, un importo di 1 milione di euro annui per quindici anni, a favore dell'Anas.

Il comma 136 art. 1 infine autorizza a favore dell'Anas e del Comune di Milano per il triennio 2006-2008 una spesa complessiva di euro 22,5 milioni per gli interventi per opere infrastrutturali e di accessibilità alla Fiera di Milano.

LA TRANSIZIONE VERSO
LOGICHE DI MERCATO

Pur senza prescindere dalla necessaria realtà del finanziamento pubblico, è di tutta evidenza la necessità di verificare nuove formule realizzative, gestionali e di servizio, che consentano all'ANAS di divenire un soggetto industriale autonomo ed attivo nei servizi e nelle gestioni che si pone sul mercato in condizioni di concorrenza, sviluppando ed offrendo beni e servizi ed assumendosi il conseguente rischio d'impresa. Ciò con conseguente effetto di "alleggerimento" degli oneri diretti a carico del bilancio pubblico.

Ad oggi l'Anas, a valle della sua trasformazione da ente pubblico economico a società per azioni, è ancora inserita nel perimetro della pubblica amministrazione ai fini della contabilità pubblica secondo i canoni Eurostat.

Affinché tale condizione venga a cessare occorre che l'Anas S.p.A. copra più del 50% dei propri costi mediante ricavi da mercato, intendendosi per tali tutti i ricavi percepiti dall'Anas a condizioni di mercato e correlati ad un rischio di impresa.

Per pervenire a tale risultato dovrebbe anche rendersi necessaria una radicale trasformazione delle modalità con cui attualmente l'Anas acquisisce le risorse finanziarie per la propria attività, che è in misura preponderante quella di grande realizzatore di costruzioni stradali. Avvicinare l'Anas alle logiche di impresa significa

portare l'Anas sul mercato e consentirle di sviluppare e offrire beni e servizi assicurandosi i relativi ricavi.

Ciò comporta da parte dell'Anas il passaggio essenziale dall'essere unità istituzionale pubblica, incaricata sinora di trasformare in opere i trasferimenti dallo Stato, per divenire un soggetto industriale attivo nei servizi e nelle gestioni che si pone sul mercato in condizioni di concorrenza, assumendosi in pieno il rischio di impresa.

La Convenzione di Concessione stabiliva che, a fronte delle funzioni pubbliche svolte per la gestione della rete stradale e autostradale nazionale (e per le altre funzioni ad essa connesse ed anch'esse oggetto di concessione), fosse assicurato all'Anas il rimborso degli oneri sostenuti, rimborso effettuato mediante erogazioni periodiche nel limite massimo di importo fissato annualmente dalla Legge di Bilancio. Per gli investimenti (manutenzioni straordinarie e nuove realizzazioni), invece, l'Anas S.p.A. provvede mediante le risorse messe annualmente a disposizione dall'Azionista (il Ministero dell'Economia e delle Finanze), a mezzo di aumenti di capitale per gli importi fissati dalla Legge Finanziaria. Le risorse provenienti da terzi - canoni di subconcessioni versati dai concessionari autostradali, canoni di uso e/o accesso alla rete viaria, proventi pubblicitari ecc. - sono in progressivo aumento ma rappresentano un introito certamente non comparabile con le entrate provenienti dallo Stato ed attualmente lontano da quella soglia del 50% dei costi di gestione che costituisce il limite da raggiungere per collocare l'Anas al di fuori del perimetro della Pubblica Amministrazione a fini di contabilità pubblica.

Tali ipotesi si articolano su due azioni tra loro complementari:

- ▶ da un lato la modifica del rapporto intercorrente tra l'Anas e lo Stato in ordine alle attività svolte per la gestione della rete;
- ▶ dall'altro lato orientarsi verso l'acquisizione autonoma di risorse economiche e finanziarie sul mercato per la realizzazione degli investimenti programmati a fronte dello sfruttamento economico anche solo figurativo, di una parte della rete in gestione.

La modifica del rapporto intercorrente tra l'Anas e lo Stato in ordine alle attività svolte per la gestione della rete porta a considerare quanto già concordato nel Contratto di Programma 2003-2005, dove le attività gestionali vengono configurate come corrispettivi per servizi resi dall'Anas allo Stato sulla base di parametri di mercato. L'Anas, pertanto, per tale attività, agirebbe come un normale operatore, assumendosi il rischio economico correlato all'assolvimento di un'obbligazione ad un prezzo predeterminato.

È assai probabile che la fuoriuscita dal perimetro della Pubblica Amministrazione possa essere conseguita ove si ponesse in essere anche l'acquisizione autonoma di risorse economiche e finanziarie sul mercato, a fronte dell'erogazione dei servizi di gestione e manutenzione. Potrebbero essere raggiunti positivi risultati sulla finanza pubblica anche ove l'Anas potesse acquisire direttamente dal mercato le risorse occorrenti per l'attuazione del proprio piano di investimenti. A ciò potrebbe pervenirsi qualora l'Anas fosse autorizzata per un numero di anni congruo a trarre ricavi di mercato, anche solo figurativi, da parte della rete stradale.

PRINCIPALI DATI ECONOMICO-FINANZIARI DELLA SOCIETA'

Ai fini dell'analisi dell'andamento economico della Società, si presenta la seguente sintesi riclassificata del conto economico:

Dati in €/milioni

Conto Economico	2005	2004	Variazione %
Trasporti eccezionali	5,34 *	5,23	2,1%
Pubblicità	9,87 *	8,53	15,7%
Licenze e Concessioni	24,40 *	22,63	7,8%
Canoni e Royalties autostradali	70,46 *	69,74	1,0%
Totale Ricavi Attività tradizionali	110,07	106,13	3,7%
Altri ricavi e proventi	19,81 *	21,21	-6,6%
Corrispettivi da servizi - contratto di programma	341,67 *	375,00	-8,9%
Totale Ricavi diversi	361,48	396,21	-8,8%
Totale ricavi	471,55	502,34	-6,1%
Manutenzione Ordinaria SS e AS	232,26 *	206,99	12,2%
Manutenzione su reti Enti Locali	5,81 *	9,43	-38,4%
Nuove opere su reti Enti Locali	193,01 *	80,69	139,2%
Contributi a favore di terzi	79,74 *	4,19	1803,1%
Costo per il Personale	325,94 *	360,10	-9,5%
Manutenzione beni	11,63 *	13,00	-10,6%
Altri servizi ed oneri diversi	65,19 *	47,17	38,2%
Consulenze	20,40 *	24,85	-17,9%
Godimento beni di terzi	4,83 *	3,82	26,6%
Oneri per liti e risarcimenti	51,98 *	33,23	56,4%
Totale costi operativi	990,78	783,46	26,5%
Margine operativo lordo (EBITDA)	-519,23	-281,12	84,7%
Incrementi di imm.ni (NO + MS)	112,09 *	105,69	6,1%
Utilizzo fondi in gestione	275,12 *	338,27	-18,7%
Ammortamenti e accantonamenti	-319,28 *	-125,93	153,5%
REDDITO OPERATIVO	-451,30	38,91	-1322,8%
Saldo gestione finanziaria	-9,80 *	-1,96	400,5%
Rettifiche valore attività finanziarie	0,00 *	0,00	---
Saldo componenti straordinari	-35,33 *	-27,41	---
Imposte sul reddito	0,00 *	-7,54	---
RISULTATO D'ESERCIZIO	-496,43	0,00	0,0%

L'andamento economico della gestione può essere analizzato studiando separatamente:

- ▶ l'andamento dei ricavi da mercato ed istituzionali;
- ▶ l'andamento dei lavori per nuove strade, manutenzioni straordinarie e manutenzioni ordinarie;
- ▶ l'andamento degli altri costi operativi e delle altre aree gestionali.

I ricavi da attività tradizionali rivolte al mercato aumentano complessivamente di circa il 3.7%, raggiungendo un livello di 110 euro/milioni.

L'incremento è dovuto essenzialmente ai ricavi da licenze e concessioni.

La voce Canonì e royalties autostradali comprende l'intero importo dei corrispettivi derivanti dalla concessione con Strada dei Parchi SpA, che nel conto economico riclassificato ai sensi dell'art. 2425 codice civile sono stati parzialmente imputati tra i proventi finanziari (per circa 44 €/milioni).

Il corrispettivo annuale per i servizi istituzionali di mantenimento della rete stradale è invece diminuito di oltre 33 €/milioni, corrispondente ad una diminuzione dell'8.9%.

I lavori per manutenzione ordinaria della rete autostradale e stradale nazionale e per i lavori (nuove opere, manutenzione straordinaria e manutenzione ordinaria) sulla rete di Regioni ed Enti Locali realizzati nell'esercizio sono complessivamente passati dai 297 €/milioni del 2004 ai 431 €/milioni del 2005. Nel conto economico dell'esercizio 2005 sono stati inoltre imputati 149 €/milioni relativi a nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale di Regioni ed Enti Locali realizzati negli esercizi precedenti (120 €/milioni nel 2004 e 29 milioni nel 2003), oltre a 19 €/milioni per costi indiretti ed accessori imputati alle commesse su strade di Regioni ed Enti Locali, precedentemente imputati all'attivo dello stato patrimoniale in quanto risultati come relativi alla rete nazionale. Tale componente è stata riclassificata tra gli oneri straordinari congiuntamente al corrispondente utilizzo del Fondo speciale ex art. 7 L.178/02 e degli altri Fondi in gestione (per €/milioni 154). La produzione annua relativa ai lavori per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete di Regioni ed Enti Locali risulta quindi in diminuzione da circa 210 €/milioni nel 2004 (ottenuti sommando gli 90 €/milioni del 2004 con i 120 €/milioni riclassificati nel 2005) a circa 199 €/milioni nel 2005.

I costi per contributi a favore di terzi per la realizzazione di strade ed autostrade in cui Anas non è soggetto appaltante sono saliti da 4 €/milioni nel 2004 a 80 €/milioni nel 2005. Tale voce comprende principalmente contributi a concessionarie autostradali non compresi nei fondi attribuiti ad Anas a valere sui residui al 31 dicembre 2002, ma finanziati a valere sugli apporti in conto aumento capitale previsti dal Contratto di Programma per gli esercizi 2003/2005. Sulla base dei principi contabili applicati, tali contributi, in relazione alla loro modalità di finanziamento, devono essere rilevati nel conto economico dell'esercizio.

L'incremento rispetto al precedente esercizio è dovuto principalmente alla diversa modalità di contabilizzazione dei contributi, in relazione alla diversa copertura finanziaria di tali contributi in capo ad Anas.

Gli altri costi operativi (costituiti dal costo del personale, dai costi di manutenzione dei beni, dagli altri servizi ed oneri diversi, dalle consulenze, dal godimento beni di terzi e dagli oneri per il contenzioso) passano complessivamente da 482 €/milioni a 480 €/milioni.

Tale variazione è spiegata principalmente dalla riduzione dei costi per il personale (da 360 a 326 €/milioni) e dall'aumento degli oneri per contenzioso (da 33 a 52 €/milioni).

Per effetto di tali variazioni, il MOL è negativo per 519 €/milioni.

Si sottolinea che la valenza gestionale di questo margine intermedio (MOL o Ebitda) non può essere correttamente apprezzata senza considerare che parte dei costi monetari che influenzano il MOL non devono essere remunerati dai ricavi di esercizio, in quanto riferibili alle opere stradali.

In particolare:

- una parte dei costi della struttura sono ragionevolmente riferibili alle opere stradali e devono quindi essere iscritti tra le immobilizzazioni mediante un processo di capitalizzazione di costi interni;
- i costi per nuove opere e manutenzione straordinaria relativa alle strade regionalizzate o degli Enti Locali, non essendo capitalizzabili, trovano remunerazione nell'utilizzo dei fondi in gestione ad essi destinati;
- i costi per lavori e per contributi a favore di terzi, per la parte finanziata con apporti in conto aumento di capitale (come previsto dal Contratto di Programma 2003/2005), non possono trovare copertura economica tra i ricavi del conto economico, ma sono destinati ad incidere negativamente sul risultato dell'esercizio.

L'incremento delle immobilizzazioni per lavori interni passa da 106 a 112 €/milioni.

L'utilizzo dei fondi in gestione a copertura degli investimenti, degli ammortamenti passa da 338 a 267 €/milioni cui deve aggiungersi la componente di utilizzo riclassificata tra i proventi straordinari pari a 154 €/milioni.

Per quanto riguarda le altre aree della gestione, si segnala:

- l'incremento degli oneri finanziari netti (da 2 €/milioni nel 2004 a 10 €/milioni nel 2005), conseguente soprattutto al ricorso ad indebitamento a breve per il fronteggiamento dei fabbisogni finanziari;
- l'aumento degli oneri straordinari netti (da 27 €/milioni nel 2004 a 35 €/milioni nel 2005).

In relazione a quanto sopra, la società chiude il bilancio con una perdita di 496 €/milioni.

Si riepilogano di seguito gli aggregati più significativi del bilancio d'esercizio.

ANAS S.p.a.

<i>Importi in €/migliaia</i>	31/12/2005	31/12/2004
STATO PATRIMONIALE - ATTIVO		
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	1.228.688	1.028.688
B - IMMOBILIZZAZIONI		
I - Immobilizzazioni immateriali	914.629	943.787
II - Immobilizzazioni materiali	4.955.334	2.963.191
III - Immobilizzazioni finanziarie	164.996	164.996
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	6.034.959	4.071.974
C - ATTIVO CIRCOLANTE		
I - Rimanenze	13.269	11.454
II - Crediti	11.470.478	11.859.901
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni	0	0
IV - Disponibilità liquide	200.077	145.776
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	11.683.824	12.017.131
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI	5.932	6.432
TOTALE ATTIVO	18.953.402	17.124.225
STATO PATRIMONIALE - PASSIVO		
A - PATRIMONIO NETTO	4.048.475	3.758.561
B - FONDI IN GESTIONE	12.127.655	11.358.149
C - FONDI PER RISCHI ED ONERI	380.447	250.482
D - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	28.523	23.101
E - DEBITI	2.367.946	1.733.464
F - RATEI E RISCONTI PASSIVI	356	468
TOTALE PASSIVO	18.953.402	17.124.225
CONTO ECONOMICO		
A - VALORE DELLA PRODUZIONE	815.173	902.034
B - COSTI DELLA PRODUZIONE	1.310.055	909.389
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	-494.882	-7.356
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI	33.785	42.319
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'	0	0
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-35.328	-27.420
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	-496.425	7.543
- Imposte sul reddito	0	-7.543
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	-496.425	0