

Sul solco del PGTL il Ministro di trasporti in data 8 novembre 2007 ha presentato le *"linee-guida per un Piano generale della mobilità"*, le quali partono dalla constatazione di uno scenario caratterizzato:

- dalle profonde modificazioni che stanno interessando negli anni più recenti la mobilità a livello europeo;
- dal progressivo aggravarsi del problema del trasporto pubblico locale;
- dalla nuova sensibilità che nel Paese si sta sviluppando nei confronti del problema trasporti.

Le linee-guida pongono al centro dell'azione governativa l'integrazione delle reti di mobilità nazionale sia tra loro - con la creazione di cerniere di scambio tra ferrovia, strada, linee aeree e vie del mare nell'ambito di un concetto di co-modalità - sia con la rete europea.

Nell'ambito della cennata strumentazione programmatoria sono emanati il Contratto di programma, il Piano industriale ed Piano degli investimenti, sui quali si riferisce, per quanto attiene alla gestione 2007, nei successivi paragrafi 6.1.1. e 6.1.2.

Peraltro nel 2007 nel settore autostradale sono state operate scelte mirate, sostanzialmente svincolate da previsioni di piano, privilegiando investimenti sia in gestione diretta di ANAS (quali il completamento dell'A3 Salerno-Reggio Calabria e della SS106 Jonica), sia - come è meglio precisato nel successivo paragrafo 1.3. - sulla base di protocolli d'intesa con gli enti territoriali regionali interessati, mentre sono state espunte, per converso, opere già incluse tra le priorità della Legge Obiettivo e come tali avviate a livello di progettazione, com'è il caso della realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, i cui fondi già stanziati sono stati destinati ad interventi sul sistema viario dei due versanti costieri calabrese e siciliano.

1.2. Stato di avanzamento del Piano decennale delle infrastrutture strategiche (c.d. Legge Obiettivo)

La legge 21 dicembre 2001 n. 433 (c.d. Legge Obiettivo) è stata pensata ed approvata per rispondere ad una logica di efficientamento dei trasporti e della logistica in funzione dello sviluppo economico del Paese.

Avviata - dopo l'approvazione del 1° Programma deliberato dal CIPE in data 21 dicembre 2001⁴ - con una dotazione finanziaria di oltre 15 miliardi di euro,

⁴ Il 1° Programma prevedeva il Sistema dei valichi, i Corridoi longitudinali plurimodali (padano; Tirreno-Brennero; tirrenico-Nord Europa; adriatico; dorsale centrale), il Sistema Mo.se, il Ponte sullo Stretto di Messina, i Corridoi trasversali della dorsale appenninica, la Piastra logistica euromediterranea della Sardegna, gli Hub portuali, interportuali e allacciamenti ferroviari e stradali grandi hub aeroportuali, i Sistemi urbani, gli Schemi idrici, concernenti interventi per l'emergenza nel Mezzogiorno continentale ed insulare, il Piano degli schemi irrigui, il Piano degli interventi idro-geologici prioritari, il Piano degli interventi nel comparto energetico, il Piano degli interventi nel

essa, nei primi tre anni di operatività (2001-2004), ha visto l'approvazione di progetti per un valore pari a circa 90 milioni di euro. Per quanto riguarda gli interventi più rilevanti si segnala quanto segue:

- a) **Passante di Mestre**, opera del costo complessivo aggiornato - a seguito dell'approvazione della perizia di variante e dell'Atto Aggiuntivo all'Intesa generale Quadro del 24 ottobre 2003 sottoscritta in data 17 dicembre 2007 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione Veneto - pari a 986,4 mln/euro, oltre ad IVA. Tale nuovo quadro economico è stato approvato con decreto interministeriale n. 3637 dell'11 aprile 2008, in una con il disciplinare di concessione tra l'Anas ed il Ministero delle Infrastrutture. La data di entrata in esercizio dell'opera è prevista per la fine del 2008, mentre l'ultimazione dei lavori complementari è prevista per la fine del 2009.
- b) **Asse autostradale Catania-Siracusa**, opera del costo complessivo di 695,844 mln/euro. Al 31.12.2007 i lavori, iniziati nel 2005, avevano superato il 50% dell'importo contrattuale.
- c) **Sistema viario Quadrilatero Umbria-Marche**. L'opera è stata suddivisa in due maxi-lotti:
 - 1) maxi-lotto 1: importo complessivo di 1.295 mln/euro: ordine di inizio attività 30 marzo 2006 (avvio progettazione definitiva ed esecutiva) stipula contratto con General Contractor 20 aprile 2006: consegna lavori 1° sublotto 19 aprile 2007,
 - 2) maxi-lotto 2: importo complessivo di 798 mln/euro: ordine di inizio attività 12 giugno 2006 (avvio progettazione definitiva ed esecutiva) stipula contratto con General Contractor 23 giugno 2006: consegna lavori prevista entro il 2008.
- d) **terza corsia del Grande Raccordo Autostradale di Roma**. Il progetto, redatto nel 2002 ed ottenute le necessarie autorizzazioni, è stato approvato dal CIPE per un importo di 613 mln/euro. I lavori, iniziati nella prima metà del 2003, sono oggi in stato assai avanzato e prossimi alla conclusione.
- e) **Ponte sullo Stretto di Messina**. L'opera, parte del corridoio europeo di trasporto intermodale Berlino-Palermo, è stata aggiudicata nell'ottobre 2005 ad un contraente generale a 3,9 mld/euro a seguito di apposita gara (base d'asta: 4,4 mld/euro) dopo l'ottenimento di tutte le necessarie autorizzazioni e l'inserimento del progetto tra le reti TEN, ossia tra le opere prioritarie dell'Unione Europea. Accantonata nel 2006,

comparto delle telecomunicazioni e il Sistema informativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mirato all'attuazione del programma.

l'opera è stata nuovamente inserita tra le opere prioritarie e a tale scopo in data 2 luglio 2008 sono stati ricostituiti i vertici dell'omonima Società concessionaria della realizzazione del ponte, la cui quota maggioritaria (81,8%) è posseduta da ANAS Spa⁵ e che ora dovrà essere ricapitalizzata.

Per il riavvio del progetto è previsto l'aggiornamento sia dei corrispettivi contrattuali, sia della convenzione con il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sia del relativo piano finanziario.

La realizzazione dell'opera, prevista per il 2016, richiede un fabbisogno finanziario inizialmente stimato in 6 mld/euro compresi gli oneri finanziari, somma da reperire in parte sul mercato in *project financing* con la partecipazione di operatori privati.

Un forte rallentamento la Legge Obiettivo ha incontrato nel periodo successivo al primo triennio di operatività, ed in particolare nel biennio 2006-2007 a causa dei ridotti stanziamenti nella legge finanziaria 2006, che avevano costretto ANAS ad attingere dalla dotazione dell'anzidetta legge per la copertura di spese straordinarie per lavori (contenzioso e perizie di variante) e perfino, in parte, di funzionamento per complessivi 3,8 miliardi di euro (cfr. Relazione della Corte sulla gestione finanziaria 2005, § 1.8).

Nel 2007 la Società ha visto ridotta la propria dotazione a circa 3 miliardi di euro, essendo stata direttamente interessata dalla stagnazione che nel corso del 2007 ha colpito il settore delle infrastrutture, e specificamente di quelle autostradali.

Globalmente considerate, al 30 giugno 2008 le opere istruite dalla Struttura tecnica di missione di ANAS e sottoposte al CIPE, comportanti un costo complessivo di 115,5 mld/euro, risultavano finanziate per 60,3 mld/euro, con un conseguente fabbisogno di finanziamento residuale di 55,2 mld/euro.

1.3. Il «federalismo autostradale»

Come anticipato nella precedente relazione, l'anno 2007 ha visto la nascita del "federalismo autostradale" con la disposizione recata dall'art. 1, comma 979, della legge finanziaria relativa allo stesso 2007, in forza della quale, al fine di assicurare il concorso dello Stato al completamento della realizzazione delle opere infrastrutturali lombarde, le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore attribuiti ad ANAS per la realizzazione delle autostrade Pedemontana lombarda, Brescia-Bergamo-Milano (c.d. Brebemi) e delle tangenziali esterne di Milano, "sono trasferite dalla stessa ANAS ad un soggetto di diritto pubblico che subentra in tutti i diritti attivi e passivi

⁵ Le residue quote sono di Rfi per il 13% e delle Regioni Calabria e Sicilia per il 2,6% ciascuna.

inerenti alla realizzazione delle anzidette opere infrastrutturali e che viene appositamente costituito in forma societaria e partecipato da ANAS e dalla Regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato”; ciò che è avvenuto con la costituzione, in data 19 febbraio 2007, della Concessioni Autostradali Lombarde S.p.a. (c.d. CAL), società mista partecipata in eguale misura da ANAS Spa e da una società posseduta al 100% dalla Regione Lombardia, cui spetterà, quale concedente, di realizzare la nuova Autostrada Brescia-Bergamo-Milano (c.d. Brebemi), con un costo di realizzazione delle opere di 1,5 miliardi e la Pedemontana lombarda (4,6 miliardi). E’ altresì prevista la realizzazione della Tangenziale Est Milano, il cui costo di realizzazione è di 1,3 mld/euro.

A tal fine è stato autorizzato un contributo quindicennale di 10 milioni di euro a decorrere dal 2007, di 30 milioni a decorrere dal 2008 e di 40 milioni a decorrere dal 2009.

Per di più, la stessa legge finanziaria 2007, al comma 981 dell’art. 1, prevede che, per il completamento delle opere infrastrutturali della Pedemontana di Formia, di cui alla delibera CIPE n. 98/2006 del 29 marzo 2006, possa essere costituita una società mista tra ANAS e la Provincia di Latina (a tal fine era stato autorizzato un contributo quindicennale di 5 milioni di euro a decorrere dal 2007); disposizione questa rimasta finora inattuata.

In tal modo è stato dato il via ad un modello di società miste su base regionale che si è rapidamente espanso nel 2008, sulla base di una espressa disposizione di carattere generale racchiusa nell’art. 2, comma 289, della legge finanziaria 2008, in forza della quale *“le funzioni ed i poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore attribuiti ad ANAS possono essere trasferiti con decreto del Ministero delle infrastrutture dalla stessa ANAS ad un soggetto di diritto pubblico appositamente costituito in forma societaria e partecipato da essa e dalle Regioni interessate o da altro soggetto da esse interamente partecipato”*.

Su questa base legislativa, nella prima metà del 2008 sono state costituite altre tre società:

- a) la Autostrade per il Molise Spa, destinata a realizzare la nuova autostrada Termoli-San Vittore (3,5 miliardi);
- b) la Autostrade per il Lazio Spa, costituita per la realizzazione della nuova autostrada Roma-Latina e della “bretella” Cisterna-Valmontone (2,1 miliardi)⁶;

⁶ Il relativo progetto, che prevede la riqualificazione dell’attuale superstrada Pontina tra Roma e Latina, è già al livello di definitivo, trasmesso dalla Regione Lazio al Ministero delle infrastrutture il 28 settembre 2007 e quindi trasmesso al Ministero dell’ambiente ed agli enti locali interessati per lo studio di impatto ambientale. Nel mese di marzo il CIPE ha assegnato alla nuova Autostrade del Lazio

- c) la Autostrade per il Piemonte Spa, costituita, il 24 luglio 2008, per l'integrazione del sistema autostradale del Piemonte, con una dotazione iniziale di 2 miliardi di euro.

Inoltre, in forza di una specifica previsione racchiusa nel successivo comma 290, in data 1° marzo 2008 è stata costituita una società mista tra ANAS e la Regione Veneto denominata Autostrade per il Veneto Spa, con una dotazione iniziale di 805 milioni di euro, finalizzata, quale concessionaria, allo svolgimento delle attività di sola gestione del raccordo stradale di collegamento tra i tronchi Venezia-Padova e Venezia-Trieste dell'Autostrada A4 (c.d. Passante di Mestre).

Nel seguente prospetto si fornisce un quadro completo delle iniziative finora portate a termine in tale settore.

Spa il ruolo di ente concedente e vigilante. Convocata la conferenza di servizi consultiva della Legge Obiettivo ed emanato il parere Via, il progetto definitivo è stato sottoposto al parere del CIPE. La pubblicazione del bando di gara in *project financing* è prevista per la fine del 2008.

società miste costituite	data della costituzione	Capitale sociale	autostrade di competenza
Concessioni autostradali lombarde Spa (CAL)	19.2.2007	4 milioni di euro	Pedemontana lombarda, Brebemi, tangenziali esterne MI
Autostrada del Molise Spa	18.1.2008	3 milioni di euro	Collegamento A 14 - A1 Termoli - San Vittore
Concessioni autostradali venete Spa (CAV)	1.3.2008	2 milioni di euro	Passante di Mestre, Venezia-Padova
Autostrade del Lazio Spa	4.3.2008	2,2 milioni di euro	Autostrada Roma-Latina e collegamento tra Cisterna e A1 Valmontone
Concessioni autostradali piemontesi Spa (CAP)	24.7.2008	2 milioni di euro	AS Biella - A26 Romagnano-Ghemme; AS Biella - A4 Santhià; collegam. di Corso Marche a TO; tang.le autostr.le Est di TO; raccordo autostr.le Strevi - Predona - altre infrastrutture strategiche sistema viario regionale

1.4. La rete stradale ed autostradale italiana

Alla data del 31 dicembre 2007 la rete viaria d'interesse nazionale si estendeva per un totale di km 31.115, così ripartite:

- strade ed autostrade in gestione diretta ANAS km 25.420;
- autostrade in concessione km 5.695.

Nel complesso, la rete autostradale italiana si estendeva per circa km 6.600.

Quanto alle strade ed autostrade gestite direttamente da ANAS, se ne fornisce di seguito il dettaglio.

tipologie di strade	km
autostrade in gestione diretta	904,606
raccordi autostradali	362,867
strade statali	18.846,094
nuove strade ANAS	663,175
totale da dlgs 461/1999 (*)	20.776,742
ulteriori km in via di accertamento (**)	486,758
strade di servizio e complanari	763,200
svincoli	3.393,300
totale km	25.420,000

(*) al netto dei km trasferiti al Friuli V. Giulia con decorrenza 1.1.2008.

(**) estensioni effettive desunte dal Rilievo ad alto rendimento (RAR), in fase di validazione.

Fonte: ANAS Spa.

In proposito è da considerare che, mentre nel 1980 il nostro Paese possedeva circa 5.900 km di autostrade ed era superata in Europa dalla sola Germania con 7.538 km -, nel 1990, a distanza di un decennio, il sistema autostradale italiano segnava 6.193 km, con un incremento di appena 293 km, pari al 5%, rispetto ad una Germania passata a 10.854 km (+44%) e ad una Francia che sorpassava l'Italia con 6.824 km⁷.

Nell'anno 2000, a distanza di un ulteriore decennio, il sistema autostradale

⁷ Italia, Francia, Germania e Spagna sono i quattro Paesi dell'UE con una maggiore incidenza sulla complessiva rete autostradale europea, rappresentandone tutti insieme il 66,4 %, ossia circa i due terzi, rispetto ai restanti venti Paesi.

italiano comprendeva 6.478 km con un incremento di appena 285 km rispetto al 1990, pari al 4,6 %, ed era ormai scivolato al quarto posto in Europa, ampiamente superato anche dalla Spagna (9.049 km) oltre che dalla Germania (11.712 km) e dalla Francia (9.766 km).

Ancora più significativo il dato afferente all'anno 2005: nell'arco di un quinquennio (2000-2005) la nostra rete autostradale si è incrementata di appena 64 km, essendosi portata a 6.542 km e facendo conseguentemente registrare una crescita di solo l'1%, come si desume dalla seguente tabella.

**Chilometraggio della rete autostradale italiana
nell'arco temporale 1980-2005**

Stato	1980	1990	2000	2005	2005/1980
Italia	5.900	6.193	6.478	6.542	+ 10,9 %
Germania	7.538	10.854	11.712	12.363	+ 64,0 %
Francia	5.287	6.824	9.766	10.801	+ 104,3 %
Spagna	1.923	4.693	9.049	11.432	+ 494,5 %

Fonte: Cresme su dati Eurostat.

In definitiva, ove si prenda in considerazione il quarto di secolo compreso tra il 1980 e il 2005, le opere autostradali risultano avanzate in Italia al ritmo medio di 25,7 km l'anno, inferiore alla media europea, ancorché debba essere tenuto conto della particolare configurazione orografica del nostro Paese.

Del tutto trascurabile è stato anche l'incremento della rete avvenuto nel biennio 2006-2007, ammontante a circa 58 km, pertanto con una crescita media annua di km 29.

Riflesso inevitabile del ridotto ritmo di crescita della rete rispetto all'accresciuta densità veicolare, ossia al numero di veicoli che la percorrono, è stato il progressivo incremento della "pressione" del transito veicolare per ciascun km di autostrada.

Ed in effetti tra il 1980 ed il 2005 il valore italiano è passato da 3.255 a 5.855 veicoli per km di autostrade: una pressione che non ha pari in nessuno degli altri tre Paesi europei a maggiore sviluppo autostradale, come può desumersi dalla seguente tabella.

**Densità veicolare (veicoli/km)
nell'arco temporale 1980-2005**

Stati	1980	1990	2000	2005
Italia	3.255	4.772	5.489	5.855
Germania	3.246	3.423	3.873	3.946
Francia	4.098	4.490	3.559	3.296
Spagna	4.604	3.410	2.346	2.179

1.5. La nuova disciplina normativa degli appalti

Nel gennaio 2008 è stato approvato il regolamento generale del Codice dei contratti pubblici, emanato a norma dell'art. 5 del d.lgs. 12 aprile 2006 n. 163, modificato con d.lgs. n. 6 del 26 gennaio 2007, e che sostituisce quello dell'abrogata legge Merloni, approvato con dpR 554/1999⁸.

Il ritardo nell'emanazione del regolamento è dovuto alle numerose modifiche apportate dal secondo decreto correttivo del Codice (il d.lgs. 113/2007) all'originario decreto su materie rilevanti come la finanza di progetto, la procedura negoziata, il dialogo competitivo e l'appalto integrato di cui all'art. 53 del Codice.

In data 1° agosto 2008 è stato approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri il terzo decreto correttivo del Codice degli appalti (d.lgs. n.152 dell'11 settembre 2008, pubblicato sulla G.U. n.231 del 2 ottobre 2008, S.O. n. 227)⁹, portatore di una radicale riforma della procedura di *project financing* nel senso dello snellimento dei passaggi attraverso cui si perviene alla scelta del privato concessionario¹⁰.

Si potranno così superare le lungaggini procedimentali e burocratiche che finora hanno reso questo istituto di difficile praticabilità, come è dimostrato da quanto sarà detto più avanti in margine ai procedimenti di PF in atto (*ultra*, § 4.3.).

Quanto sopra trova sostanziale conferma nella seguente tabella, la quale evidenzia come l'incremento del traffico veicolare sia stato negli ultimi anni più che proporzionale rispetto all'incremento della rete autostradale a pedaggio, gestita dalle società concessionarie.

Anno	Km della rete in pedaggio (a)	mln di veicoli a km (b)	% b/a
1970	3.369	14.928	4,4
1980	4.921	29.746	6,0
1990	5.153	51.936	10,1
1995	5.368	59.726	11,1
2000	5.380	70.477	13,1
2005	5.441	81.889	15,1

Fonte: AISCAT.

⁸ Il nuovo regolamento, non ancora registrato dalla Corte dei conti, entrerà in vigore sei mesi dopo la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

⁹ In precedenza erano stati emanati i decreti legislativi n. 6 del 26 gennaio 2007 e n. 113 del 31 luglio 2007.

¹⁰ Tale sistema di aggiudicazione (prima articolato in una unica procedura, suddivisa in tre sotto fasi: presentazione della proposta, gara e procedura negoziata) è reso più articolato attraverso la individuazione di tre distinte ipotesi procedurali, di cui la prima – a sua volta articolata in due distinte procedure – prevede, come ipotesi generale, una gara unica, senza diritto di prelazione a beneficio del promotore, sulla base di uno studio di fattibilità elaborato dall'amministrazione, contenente una ricognizione delle potenzialità anche di redditività dell'opera. Su questa base i partecipanti alla gara sono invitati ad elaborare un progetto preliminare da sottoporre prima ad una conferenza di servizi allargata a tutte le amministrazioni coinvolte e dopo alla valutazione di impatto ambientale.

A fronte di tali dati si segnala lo stato di stagnazione che ha caratterizzato il 2007, il quale richiede l'avvio di un adeguato programma di potenziamento della rete autostradale.

2. Organi statutari e sistema di governance

2.1. Lo Statuto

Modifiche sono state apportate allo Statuto sociale dall'Assemblea nell'adunanza del 28 giugno 2007. Esse possono riassumersi in modifiche dovute ad adeguamenti normativi e specifiche richieste dell'Azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze, in particolare in merito all'introduzione della nuova figura del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e di bilancio, su di che si rinvia al successivo § 2.2.5.

2.2. Gli organi sociali

2.2.1. Assemblea

Nel corso del 2007 l'Assemblea si è riunita sette volte: in data 8 marzo, rinviata al 29 marzo ed aggiornata al 6 aprile per approvare il bilancio 2005, in data 28 giugno per approvare il bilancio 2006, modificare lo statuto e nominare il Collegio sindacale con relativi compensi, nella stessa data (28 giugno) per approvare il progetto di scissione parziale di Fintecna SpA mediante assegnazione alla società beneficiaria Anas del ramo d'azienda denominato "Infrastrutture" sulla base dei rispettivi bilanci al 31 dicembre 2006; in data 9 luglio per deliberare in merito alle perdite risultanti dal bilancio al 31 dicembre 2006 in relazione a quanto disposto dall'art. 8, comma 4, del D.L. 2 luglio 2007, n. 81 in tema di "disposizioni urgenti in materia finanziaria", convertito in legge con modificazioni dall'art. 1 della legge 3 agosto 2007, n. 127, e in data 30 ottobre per la nomina di un amministratore in sostituzione di un dimissionario nonché per il conferimento di un incarico a società di revisione.

2.2.2. Presidente

In data 30 gennaio 2007 il Cda ha approvato il contratto, stipulato il 28 dicembre 2006, con il quale tra ANAS e il Presidente in carica è stato instaurato un rapporto di lavoro in qualità di Direttore Generale, ma funzionalmente subordinato al permanere del rapporto di amministrazione. Sugli aspetti retributivi del contratto si rinvia a quanto riportato più avanti, sotto il § 2.4.

2.2.3. Consiglio di amministrazione

La Società è amministrata da un Consiglio di amministrazione, nominato dall'azionista in data 20 luglio 2006 ed insediatosi il successivo 27 luglio.

Esso si compone del Presidente e di quattro membri¹¹ eletti dall'Assemblea su designazione del Ministro delle Infrastrutture ai sensi dell'art. 7, comma 6, del d.l. 8 luglio 2002 n. 138, convertito nella legge 8 agosto 2002 n. 178 (art. 15, comma 1, dello Statuto).

Nel corso del 2007 il Cda ha tenuto complessivamente n. 15 sedute.

2.2.4. Collegio Sindacale

Il Collegio sindacale è stato nominato nell'attuale composizione il 28 giugno 2007.

Il Collegio Sindacale, che ha costantemente partecipato alle adunanze del Consiglio di Amministrazione ed alle Assemblee, ha tenuto nel corso del 2007 complessivamente n. 20 riunioni.

In ossequio all'art. 2403 del Codice Civile ha espletato la sua attività vigilando sull'osservanza di leggi e regolamenti inerenti e di provvedimenti governativi, nonché tenendo conto delle disposizioni e delle indicazioni avanzate dall'Azionista e dagli Enti e Organismi aventi titolo.

Ha monitorato l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile dell'Anas ed il suo concreto funzionamento.

Ha avuto periodici incontri con i rappresentanti della società di revisione, con i dirigenti responsabili delle varie aree funzionali della società, tra cui il responsabile dell'*Internal Auditing*, nonché con il Dirigente Preposto e con il responsabile dell'Organismo di Vigilanza.

2.3. La corporate governance

Sulle modifiche intervenute nel 2006 relativamente all'assetto di governo della Società si rinvia alla precedente relazione sulla gestione 2005 (§ 2.3).

In particolare, si rileva che nel corso del 2007 nessuna delega permanente è stata conferita ai componenti del Cda, eccezion fatta per quella conferita ad uno di tali componenti per la sottoscrizione del contratto di lavoro con il Presidente in qualità di Direttore generale, carica conferitagli in data 21 settembre 2006.

In tale data è stato dato avvio ad un nuovo assetto organizzativo, caratterizzato - oltre al già richiamato affidamento delle funzioni di Direttore generale al Presidente - dalla creazione di tre Condirezioni generali, competenti per altrettante macro-aree, e cioè, rispettivamente, a) tecnica, b) legale e patrimonio, c) amministrazione, finanza e commerciale,

¹¹ I consiglieri devono essere scelti secondo criteri di professionalità e competenza tra persone che abbiano maturato un'esperienza complessiva di almeno un triennio attraverso l'esercizio di attività presso imprese o enti pubblici ovvero di insegnamento universitario (art. 15, comma 4, dello Statuto).

come più dettagliatamente precisato nel successivo capitolo, § 3.2, riassetto che è proseguito nel corso del 2007.

Tra i principali aspetti organizzativi è stata istituita la nuova Direzione centrale Esercizio e Coordinamento Territorio, la cui missione è assicurare la manutenzione della rete, la sicurezza della circolazione e la tutela del patrimonio stradale ed è stato avviato il processo di separazione organizzativa-contabile-finanziaria dell'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali in linea con quanto normativamente previsto.

2.4. Compensi degli organi

2.4.1. Presidente

Sui compensi al Presidente nella sua qualità di Direttore generale la Corte ha dettagliatamente riferito nella precedente relazione, alla quale si rinvia (§ 2.4).

In sintesi, per l'esercizio delle funzioni di D.G. della Società il relativo contratto, sottoscritto in data 28 dicembre 2006 ed approvato dal Cda nella seduta del 30 gennaio 2007, prevede un compenso – previamente concordato con l'azionista unico ed ancorato ai limiti d'importo introdotti dal comma 466 dell'articolo unico della legge 27 dicembre 2006 n. 296 (legge finanziaria 2007) – di 500.000 euro annui lordi, oltre ad una quota variabile non superiore al 50% subordinatamente al raggiungimento, a regime, di obiettivi prefissati.

Sul procedimento seguito e sull'ammontare del compenso si è favorevolmente pronunciato il Collegio Sindacale con parere espresso, ai sensi dell'art. 2389, 3° comma, cod. civ., nella seduta del 13 febbraio 2007, come da verbale n. 205/2007.

Il Presidente ha rinunciato all'indennità dovutagli quale componente del Consiglio, mentre ha conservato il compenso di Direttore generale in conformità al disposto dell'art. 3, comma 47, della legge 24 dicembre 2007 n. 244 (legge finanziaria 2008).

2.4.2. Consiglieri

Ai sensi della menzionata delibera assembleare del 19 dicembre 2002 ai componenti del Cda è stato attribuito un compenso annuo di 41.000 euro, compenso confermato anche nei confronti dei componenti del Cda nella nuova composizione scaturita dalla seduta assembleare del 20 luglio 2006.

2.4.3. Collegio Sindacale

In forza della delibera assembleare del 19 dicembre 2002 al Presidente del

Collegio sindacale è stato attribuito un compenso annuo di 62.000 euro, ai Sindaci di euro 41.000; compenso del quale gli stessi hanno goduto fino alla data di scadenza dell'organo (28 giugno 2007).

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa dell'entità e della composizione degli emolumenti attribuiti agli organi sociali dal 28 dicembre 2006 a tutt'oggi.

**Compensi annui degli organi sociali
dal 28 dicembre 2006**

Cariche sociali	Compenso civilistico	Compenso consiliare	totale
Presidente	41.000	(*) 500.000	500.000
Componente del Cda	41.000	=	41.000
Presidente del Collegio Sindacale	62.000	=	62.000
Componente del Coll. Sindacale	41.000	=	41.000

(*) Compenso previsto dal contratto a tempo indeterminato stipulato in data 28.12.2006. Assorbe il compenso civilistico ed è elevabile di un ulteriore 50% subordinatamente al raggiungimento di obiettivi specifici.

Ai componenti del Cda e del Collegio Sindacale non è stato attribuito alcun compenso a titolo di gettone di presenza.

3. La struttura aziendale e le risorse umane

3.1. La struttura aziendale

La Società opera con una struttura centrale, comprendente le funzioni di *staff* e di servizio alle dirette dipendenze del Presidente e le direzioni centrali operative, e da una struttura estesa all'intero territorio nazionale, formata da 19 Compartimenti, 4 Uffici Ispettivi Territoriali, n. 16 Uffici Tecnici distaccati e il Centro Sperimentale di Cesano.

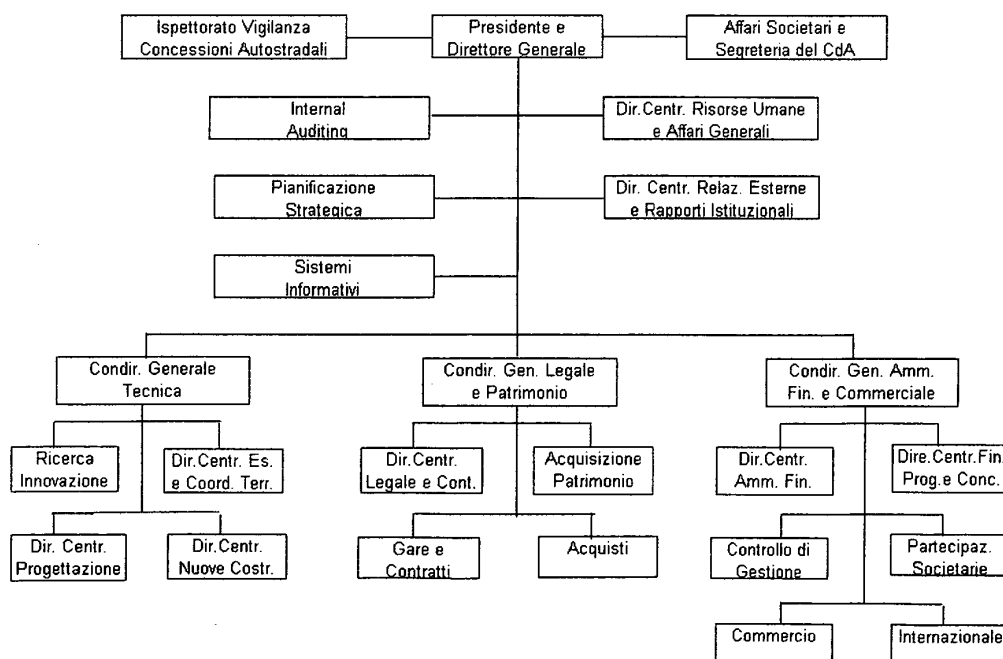
3.2. La struttura centrale

Nella precedente relazione è stato ampiamente descritto il nuovo modello di struttura societaria introdotto dal Cda nelle adunanze del 21 settembre e del 25 ottobre 2006.

Esso si riassume nell'assunzione delle funzioni di Direttore generale da parte del Presidente, nell'articolazione della struttura aziendale centrale in tre Condirezioni generali, competenti per altrettante macro-aree (tecnica; legale e patrimonio; amministrazione, finanza e commerciale).

Nel corso del 2007 e del 2008, è proseguita l'azione di riorganizzazione della struttura, volta ad articolare ed a specializzare su vari livelli le sopra citate unità al fine di definirne compiti, responsabilità, poteri e relazioni.

A seguire se ne fornisce l'organigramma, con la precisazione che le funzioni di Dirigente preposto alla revisione di documenti contabili sono esercitate dal titolare della Direzione centrale amministrazione e finanza.



Alle dirette dipendenze del Presidente operano le strutture:

- a) Ispettorato vigilanza delle concessioni autostradali;
- b) Affari Societari e Segreteria del CdA;
- c) *Internal Auditing*;
- d) Direzione centrale Risorse Umane e Affari Generali;
- e) Pianificazione strategica;
- f) Direzione Centrale Relazioni Esterne e Rapporti Istituzionali;
- g) Sistemi informativi.

Sulle caratteristiche dell'assetto organizzativo si rinvia a quanto precisato nella relazione sulla gestione 2006.

3.3. La struttura territoriale

ANAS ha una presenza capillare su tutto il territorio nazionale, costituita da:

- n. 19 Compartimenti regionali, corrispondenti, di massima, ai capoluoghi di Regione;
- n. 4 Uffici Ispettivi territoriali, alle dirette dipendenze dell'Ispettorato Vigilanza e concessioni autostradali (Bologna, Genova, Catania, Roma);
- n. 16 Uffici tecnici distaccati;
- l'Ufficio ANAS di Trento;
- il Centro Sperimentale di Cesano.

Ciascun Compartimento, in particolare, consta di un Capo Compartimento, di uffici di diretta dipendenza dal capo compartimento e di uffici operativi competenti nelle materie tecnica ed amministrativa, come può meglio desumersi dal seguente grafico.