

cofinanziamento previsti per la costruzione del sistema viario.

Inoltre la Società ha registrato l'ingresso nel capitale della Regione Marche e della Regione Umbria (tramite la società Sviluppumbria), della Provincia di Macerata, della Camera di Commercio di Macerata e della Provincia di Perugia. Tale partecipazione degli Enti territoriali, oltre a consentire un primo incremento di capitale in conformità di quanto stabilito dal CIPE con la delibera n. 13 del 2004, testimonia in maniera tangibile un importante segnale di fiducia da parte degli Enti territoriali nei confronti della Società.

A conferma di quanto sopra va segnalato che nel mese di aprile è stato aperto il primo cantiere sulla SS77. E' proseguita altresì la progettazione delle restanti tratte ed i Contraenti Generali hanno consegnato otto progetti definitivi e due esecutivi.

Relativamente al Piano di Area Vasta (PAV), lo strumento finalizzato alla crescita dello sviluppo socio-economico del territorio ed al reperimento dei fondi necessari per cofinanziare le opere viarie, la Società ha firmato con le Regioni Marche ed Umbria, unitamente ai Comuni interessati alla prima tranche di otto Aree Leader, approvate dal CIPE nel 2006, gli Accordi di Programma per l'attivazione dei meccanismi di cofinanziamento previsti per il sistema viario Quadrilatero, dopo aver condiviso tempi e modalità della cosiddetta "cattura di valore".

Di seguito si riportano i dati più significativi dei bilanci dell'ultimo triennio, dai quali si evince come la controllata Quadrilatero Marche-Umbria Spa ha chiuso il bilancio d'esercizio 2007 con un risultato di pareggio, espressione della natura stessa della Società, che si qualifica, ai sensi dell'art. 172 del D.L.gs. 12 aprile 2006, n. 163, quale società pubblica di progetto, ossia con un'attività rivolta alla realizzazione degli interessi degli Enti che partecipano al capitale sociale, senza perseguire finalità di lucro.

**Dati economico-patrimoniali relativi
al triennio 2005-2007**

Voci di bilancio	2007	2006	2005
Capitale sociale	10.000.000	2.000.000	2.000.000
Valore della produzione	989.591	515.998	3.709.797
MOL	222.474	- 301.108	- 157.031
Risultato operativo	- 433.022	- 308.235	- 162.975
Risultato d'esercizio	0	- 122.668	- 213.118
Patrimonio netto	9.994.310	1.994.310	2.116.978

Dalla tabella risulta come, a fronte del disposto aumento del capitale sociale, il risultato operativo del 2007, sostenuto da un valore della produzione pressoché raddoppiato rispetto al precedente esercizio, abbia superato, azzerandole, le criticità manifestate nei due precedenti esercizi, pur in

presenza di accresciuti costi di produzione.

8.3. Le Società collegate e altre imprese partecipate

Sono società collegate di ANAS: l'Autostrada Asti-Cuneo Spa, la Società italiana per il Traforo Autostradale del Frejus Spa (SITAF) e la Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco Spa.

Ad esse si aggiungono quattro società consortili: Concessioni autostrade Lombarde S.p.A. (CAL), il Consorzio italiano infrastrutture e trasporti per l'Iraq (CIITI), il Consorzio ELIS per la formazione professionale superiore s.c.r.l. (CONSEL) e il Consorzio *Italian Distribution Council* (IDC).

8.3.1. Autostrada Asti-Cuneo s.p.a.

Costituita nel 2006, con durata prevista al 31 dicembre 2050, la Società ha un capitale sociale sottoscritto di euro 200 milioni, di cui versati euro 50 milioni.

Vi partecipa, oltre ad ANAS (35%), la SALT (azionista di maggioranza con il 60%) e la Itinera Spa (5%).

L'Asti-Cuneo Spa si configura come società di progetto per provvedere al completamento dell'autostrada tra le città di Asti e di Cuneo. L'oggetto sociale consiste in particolare nelle attività di progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione del collegamento autostradale in qualità di concessionaria di Anas Spa ai sensi degli articoli 19, commi 2 e 2 bis e 37 *quinquies* della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e s.m.i.

Il collegamento autostradale, pari a 93,2 km, prevede un investimento complessivo di circa 1,6 mld/euro ed un tempo di realizzazione di circa 4 anni dalla data della stipula della convenzione di concessione, divenuta pienamente efficace con la registrazione della Corte dei Conti il giorno 11 febbraio 2008. Da tale data la società è quindi in grado di dare avvio alla realizzazione dei lavori di completamento dell'arteria autostradale, assumendo al tempo stesso la gestione dei lotti già in esercizio che le saranno trasferiti nel corso del corrente anno.

La durata della concessione è prevista in 23,5 anni a partire dalla data di ultimazione lavori.

**Dati economico-patrimoniali relativi
al biennio 2006-2007**

Voci di bilancio	2007	2006
Capitale sociale	200.000	200.000
Valore della produzione	1.014	394
MOL	- 1.225	- 598
Risultato operativo	- 1.272	- 635
Risultato d'esercizio	652	508
Patrimonio netto	201.160	200.508

8.3.2. Società italiana per il Traforo del Monte Bianco p.a.

Costituita nel 1957, la Società ha un capitale sociale sottoscritto ed interamente versato di euro 109.084.800,00. La sua durata è fissata al 31 dicembre 2055.

L'azionista di maggioranza (51,00%) è Autostrade per l'Italia. L'ANAS vi partecipa con il 32,125%. Sono presenti, inoltre, la Regione Autonoma Valle d'Aosta (10,625%), il Cantone di Ginevra e la Città di Ginevra entrambe con il 3,125%.

La Società ha per oggetto la costruzione e l'esercizio della galleria stradale attraverso il massiccio del Monte Bianco, per la parte prevista dalla Convenzione fra l'Italia e la Francia, nonché il concorso al miglioramento del sistema viario di accesso alla galleria, entro i confini della Regione Valle d'Aosta.

Nel corso dell'esercizio la Società ha proseguito l'ordinaria attività di gestione del traforo, con particolare attenzione alla sicurezza, all'efficienza degli impianti, all'efficacia dell'organizzazione ed ai valori ambientali.

Occorre inoltre sottolineare come l'esercizio 2007 abbia visto la risoluzione di molte delle vertenze ancora aperte in conseguenza del tragico incidente del 1999: benché rimangano ancora da definire alcune questioni di minore entità, relative a procedimenti ancora in corso, si può affermare che a distanza di 8 anni la Società ha quasi del tutto cancellato gli effetti e risolto le relative pendenze.

Nel mese di ottobre 2007 è stata inoltre pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana la legge 166/2007, di ratifica ed esecuzione della nuova Convenzione tra Italia e Francia per il Traforo del Monte Bianco, sottoscritta da parte dei Ministri competenti in occasione del vertice di Lucca del 24 novembre 2006. La Convenzione dispiegherà i suoi effetti dal momento del completamento delle procedure di competenza dei due Stati. Successivamente potrà essere avviata la fase che dovrà concludersi con l'approvazione della nuova Convenzione di concessione nazionale, novativa e sostitutiva di quella attualmente in vigore e che vedrà, tra l'altro, la

proroga della scadenza del rapporto concessorio dal 2035 al 2050.

**Dati economico-patrimoniali
relativi agli esercizi 2005-2007**

Voci di bilancio	2007	2006	2005
Capitale sociale	109.084.800	109.084.800	109.084.800
Valore della produzione	57.250.132	59.217.853	53.031.568
MOL	32.975.000	35.306.367	28.377.000
Risultato operativo	13.790.800	19.904.682	12.356.631
Risultato d'esercizio	18.587.169	14.014.160	10.955.684
Patrimonio netto	226.783.066	208.195.897	194.181.737

Dalla tabella emerge che la gestione finanziaria della Società è connotata da una sostanziale stabilità.

Stato attuale dell'opera:

Al 31 dicembre 2007 era in esercizio una tratta di km. 5,8.

8.3.3. Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus (SITAF) p.A.

Costituita nel 1960, con durata al 31 dicembre 2075, la Società ha un capitale sociale di 65.016.000,00 interamente versato.

La quota di partecipazione pubblica (comprensiva di Anas con il 31,746%) ammonta al 51,162% e la restante quota di capitale è suddivisa tra altri soci per il 48,838%.

La società ha per oggetto la costruzione e l'esercizio, o il solo esercizio, delle autostrade e dei trafori ad essa assentiti in concessione. Essa può, altresì, svolgere in Italia e all'estero, le attività d'impresa diverse da quella principale, nonché da quelle analoghe o strumentali ausiliarie del servizio autostradale, attraverso l'assunzione diretta o indiretta di partecipazioni di collegamento o di controllo in altre Società. Attualmente gestisce una tratta di km 82,5 di cui 75,7 km dell'autostrada A32 Torino-Bardonecchia e 6,8 km del traforo del *Fréjus*.

Tra i fatti di rilievo intervenuti nel corso dell'esercizio 2007 si evidenzia l'avvio dell'operatività del G.E.I.E. del *Fréjus*, cui è stata affidata - su mandato delle società concessionarie italiana e francese ed ai sensi dell'art. 13 della relativa convenzione italo-francese - la gestione del traforo ad esclusione dei nuovi lavori, del rinnovo delle attrezzature e degli impianti più importanti, della manutenzione straordinaria e della determinazione e percezione delle tariffe di pedaggio.

Per quanto concerne il rapporto convenzionale con Anas, la Società è ancora in attesa di sottoscrivere la nuova Convenzione unica prevista dalla Legge Finanziaria 2007.

Risulta dagli atti di ANAS che la SITAF si è attivata per la ricerca di nuove

fonti di reddito, in grado di compensare nel futuro gli effetti negativi che potrebbero derivare da eventuali riduzioni del traffico, oltre che nel settore dell'energia, dell'innovazione tecnologica e dei servizi per gli autotrasportatori, anche attraverso le proprie società controllate.

Composizione del capitale sociale

azionisti	%
ANAS Spa	31,746
Provincia Torino	8,694
Comune di Torino	10,653
ASTM	36,531
Altri	12,376
Totale	100,000

Dati economico-patrimoniali relativi agli esercizi 2005-2007

Voci di bilancio	2007	2006	2005
Capitale sociale	65.016.000	65.016.000	65.016.000
Valore della produzione	122.702.280	113.007.006	104.121.761
MOL	64.293.282	58.508.033	52.496.000
Risultato operativo	34.746.139	32.863.377	33.169.039
Risultato d'esercizio	14.004.332	17.451.616	18.204.329
Patrimonio netto	167.552.319	153.547.989	136.096.368

8.3.4. Concessioni autostrade Lombarde S.p.A. (CAL)

La Società è stata costituita il 19 febbraio 2007 in attuazione di quanto disposto dal comma 979 dell'articolo unico della legge 27 dicembre 2006, n. 296, ed ha per oggetto il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti direttamente ed indirettamente all'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore, trasferiti da Anas Spa per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda (km 86,7 per circa 4,7 mld/euro), dell'Autostrada diretta Brescia-Bergamo-Milano (km 62,1 per circa 1,6 mld/euro), delle tangenziali esterne di Milano (km 33,0 per circa 1,7 mld/euro).

La società CAL ha quindi la qualità e le prerogative del concedente e può provvedere all'affidamento, ad uno o più concessionari, della realizzazione e della gestione delle suddette tre importanti autostrade, interamente collegate nel territorio lombardo.

Nel corso del 2007 sono state sottoscritte le Convenzioni di Concessione per il collegamento Brescia-Milano (Concessionaria Bre-Be-Mi Spa) e del sistema viabilistico Pedemontano (Concessionaria Pedemontana Lombarda Spa) e mentre per quanto concerne la realizzazione delle Tangenziali Esterne di Milano, la Società ha contribuito alla stipula del relativo Accordo di Programma, promosso dalla Regione Lombardia.

Il capitale sociale ammonta a 4 mln/euro, interamente versato, ed è

partecipato pariteticamente da Anas ed Infrastrutture Lombarde Spa. La durata della società è prevista al 31 dicembre 2032.

**Dati economico-patrimoniali relativi
all'esercizio 2007**

Voci di bilancio	2007
Capitale sociale	4.000.000
Valore della produzione	914.381
MOL	-244.343
Risultato operativo	-283.914
Risultato d'esercizio	-188.409
Patrimonio netto	3.811.593

8.4. Consorzi

La Società partecipa inoltre ai seguenti consorzi:

- CIITI – Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq (40%);
- CAIE – Consorzio Autostrade Italiane Energia (10%);
- IDC – Italian Distribution Council S.c.a.r.l. (6,6%);
- CONSEL – Consorzio ELIS per la formazione professionale superiore S.c.a.r.l. (1%).

8.4.1. Il Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq (CIITI),

costituito nel 2004 con la partecipazione di ANAS, Ferrovie dello Stato, Italferr, Enav ed Enav, con un Fondo Consortile pari a 1 milione di euro e con una durata prevista fino al 31 dicembre 2012, ha come oggetto l'assunzione ed esecuzione, per incarico del Ministero degli Affari Esteri e/o del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di servizi finalizzati all'elaborazione del «Piano Nazionale dei Trasporti» dell'Iraq che indicherà le linee programmatiche a breve, media e lunga scadenza relative all'adeguamento delle reti stradali e ferroviarie, nonché alle tematiche legate ai terminali portuali, aeroportuali ed interportuali, alla navigabilità dei fiumi Tigri ed Eufrate. Il Consorzio può altresì svolgere, per conto dei consorziati e su incarico del Ministero degli Affari Esteri e/o del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attività inerenti ad analisi del sistema e dimensionamento del trasporto multimodale, nonché a studi di fattibilità tecnica economica di porti, aeroporti, connessioni stradali e ferroviarie e della relativa progettazione.

Nel corso del 2007 il Consorzio ha sviluppato, su incarico del Ministero degli Affari Esteri, un progetto per la realizzazione di uno studio di fattibilità per la configurazione di una rete multimodale nel sud dell'Iraq e per il collegamento ferroviario con il Kuwait.

8.4.2. Il Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE)

costituito nel 2000 con una durata prevista fino al 31 dicembre 2010 e con un fondo consortile attualmente pari ad euro 96.497,62, promuove attività di scambio di informazioni, metodologie ed esperienze nel campo del risparmio energetico applicato alla gestione di strade e autostrade, attività di consulenza ed analisi dei consumi elettrici e termici dei consorziati e gestione tecnica ed economica dei consumi energetici, studio di progetti rivolti alla riduzione dei costi e/o consumi, accesso allo sconto rispetto al costo dell'energia sul mercato vincolato.

Ad esso partecipano Autostrade per l'Italia (32,20%), la quasi totalità delle altre società concessionarie autostradali, Anas ed Autogrill.

8.4.3. L'Italian Distribution Council (IDC)

costituito nel 2003 in forma di consorzio, si è successivamente trasformato in società consortile a responsabilità limitata in data 27 luglio 2006. La durata è prevista fino al 31 dicembre 2050 ed il capitale sociale ammonta a 70.000 euro.

A seguito della trasformazione del Consorzio in S.c.a.r.l., Anas ha acquisito una partecipazione paritetica con altri 14 soci pari al 6,67% del capitale sociale.

La Società che ha come scopo la promozione e la valorizzazione del territorio italiano come sede di strutture logistiche e la promozione e la valorizzazione del territorio italiano come sede di strutture logistiche e la promozione e valorizzazione del sistema logistico-transportistico italiano nelle sue diverse componenti imprenditoriali, sta attualmente attraversando una situazione di stasi operativa, in attesa di definire un Piano Industriale che preveda un necessario coinvolgimento delle istituzioni.

8.4.4. Il Consorzio ELIS per la formazione professionale superiore (CONSEL)

costituito nel 1992 con durata fino al 2012, è una società consortile a responsabilità limitata composta da un prestigioso gruppo di grandi imprese nazionali e multinazionali e dotata di un capitale sociale attualmente pari a 51.000 euro.

Gli obiettivi della Società consistono «nell'acquisizione e prestazione, sia in favore dei propri consorziati che per terzi, di servizi consortili di natura scientifica, didattica, educativa, culturale, assistenziale, ricettiva, nonché di ogni prestazione a ciò connessa, complementare e/o collegata, quale, in particolare, lo studio, progettazione e realizzazione di iniziative di

qualificazione *post* secondaria idonee a fornire una cognizione tecnica qualificata, la istituzione ed assegnazione di borse di studio, la promozione ed incentivazione di ricerche scientifiche, tecnologiche, didattiche e culturali.

8.5. Informazioni riguardanti fatti successivi alla chiusura dell'esercizio 2007

Per quanto concerne i fatti significativi avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2007, si segnala la costituzione di *quattro nuove società miste*, partecipate pariteticamente da ANAS e le Regioni Molise, Lazio, Veneto e Piemonte.

8.5.1. Autostrada del Molise Spa

Costituita il 18 gennaio 2008 e partecipata pariteticamente da Anas Spa e Regione Molise con un capitale sociale di 3.000.000 di euro. La Società ha per oggetto il compimento e l'esercizio di tutte le attività, di tutte le funzioni e di tutti i poteri ad essa trasferiti con decreto del Ministero delle Infrastrutture ai sensi dell'art. 2, comma 289, della Legge 24 dicembre 2007, n. 244, al fine della realizzazione e della gestione di infrastrutture autostradali ed in particolare dell'autostrada A14-A1 Termoli-San Vittore.

8.5.2. Autostrade del Lazio Spa

Costituita il 4 marzo 2008 da Anas Spa e Regione Lazio con un capitale sociale di 2.200.000 euro sottoscritto in parti eguali da due soci. La Società, in attuazione di quanto disposto dall'Accordo di Programma dell'8 novembre 2006, dalla legge regionale del Lazio 21 dicembre 2007, n. 244, ha per oggetto il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti la procedura di evidenza pubblica per l'affidamento della concessione, nonché l'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore trasferiti dai soci per la realizzazione del progetto integrato corridoio intermodale Roma-Latina e collegamento Cisterna-Valmontone, nonché di altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario regionale.

8.5.3. Concessioni Autostradali Venete Spa

Costituita il 1° marzo 2008 da Anas Spa e Regione Veneto con un capitale sociale di 2.000.000 di euro, sottoscritto in parti eguali dai due soci. La Società, in attuazione di quanto disposto dall'art. 2, comma 290, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, ha per oggetto il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti ed i rapporti inerenti la gestione, compresa la

manutenzione ordinaria e straordinaria, del raccordo autostradale di collegamento tra l'Autostrada A4-tronco Venezia Trieste e delle opere a questo complementari nonché della tratta autostradale Venezia Padova, quest'ultima precedentemente affidata alla società autostrada Padova-Venezia Spa (di seguito congiuntamente le opere).

Inoltre, conformemente a quanto disposto nella delibera CIPE del 26 gennaio 2007, la Società ha per oggetto il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti ed i rapporti inerenti la realizzazione e la gestione degli ulteriori investimenti di infrastrutture viarie che saranno indicati dalla Regione Veneto, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture.

8.5.4. Concessioni Autostradali Piemontesi

Costituita il 24 luglio 2008 da Anas Spa e S.C.R. Piemonte Spa (interamente partecipata dalla Regione Piemonte) con un capitale sociale di 2.000.000 di euro sottoscritto in parti eguali dai due soci. La Società, in attuazione di quanto disposto dal Protocollo d'Intesa dell'8 aprile 2008, nonché con riferimento all'art. 2, comma 289, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, ha per oggetto il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti direttamente e indirettamente all'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore per la realizzazione della Tratta Biella-A26 Casello di Romagnano-Chemme della Pedemontana Piemontese di sezione autostradale, della Tratta autostradale Biella-A4 Torino-Milano casello di Santhià della Pedemontana Piemontese, dell'infrastruttura autostradale collegamento multimodale di corso Marche a Torino, della tangenziale autostradale est di Torino, del Raccordo autostradale Strevi-Predosa, nonché di altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario regionale.

8.6. Quadro generale delle partecipazioni

Di seguito si fornisce un prospetto riepilogativo delle partecipazioni di ANAS Spa quali risultavano al 31 dicembre 2007.

Riepilogo delle partecipazioni di ANAS Spa al 31.12.2007

(valori in migliaia di euro)

Società controllate e collegate	quote % di parte- cipazione	capitale o fondo consortile	risultato di esercizio	patrimonio netto contabile	valore al 31.12.2007
Stretto di Messina Spa	81,85	383.180	- 5.893	386.805	317.813
Quadrilatero Spa	75,12	10.000	0	9.994	7.867
CAL Spa	50,00	4.000	- 188	3.812	2.000
Cons.It.I.T.Iraq	40,00	1.000	0	1.000	400
Asti Cuneo Spa	35,00	200.000	0,652	201	70.000
S.I.T. Monte Bianco Spa	32,13	109.085	18.587	226.783	53.444
SITAF	31,75	65.016	14.004	167.552	59.333
Cons. Aut.It.Energia	10,00	96	0	96	10
Cons. It.Distr.Council	6,67	70	- 5	50	5
CONSEL Scarl	1,00	51	0	242	1

Fonte: ANAS Spa.

9. Considerazioni conclusive

- 9.1. Nell'anno 2007 si è mantenuta la situazione di stallo che, iniziata già nel 2006, ha frenato l'ulteriore sviluppo della rete autostradale italiana e che sembra da imputare ad almeno due ordini di fattori.

Il primo è di natura finanziaria e si riassume nei "tagli" agli investimenti nel settore delle infrastrutture stradali operati fin dalla legge finanziaria 2006; tagli che a metà del relativo esercizio avevano inciso, com'è noto, sul regolare andamento dei lavori dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Un secondo rilevante fattore di stallo è da ravvisare nelle carenze dell'impianto sinallagmatico delle convenzioni stipulate da ANAS con le società concessionarie con riflessi negativi sulla tutela degli interessi dello Stato e, in definitiva, dei cittadini contribuenti oltre che utenti della strada.

Tali carenze hanno interessato, in particolare, il sistema sanzionatorio delle inadempienze contrattuali; sistema incentrato sulla sola revoca *tout court* della concessione anziché su misure quali l'applicazione di sanzioni pecunarie proporzionate alle infrazioni commesse e/o strumenti di salvaguardia della regolare esecuzione dei piani finanziari (accantonamento dei ricavi da pedaggi in appositi fondi patrimoniali, fidejussioni bancarie ed altri vincoli equipollenti), che ha determinato una situazione di ritardi nella realizzazione degli investimenti,

A tali inconvenienti ha inteso supplire la normativa emanata nello scorcio finale del 2006, con la quale è stato introdotto un modello di "convenzione unica", connotato dalla previsione di clausole sanzionatorie e di garanzia per gli interessi di ANAS; convenzione unica che peraltro ha dato luogo a ricorsi in sede giudiziaria ed a prese di posizione in sede comunitaria.

In proposito è da tener presente che a tutt'oggi detta convenzione unica ha trovato applicazione consensuale nei confronti di alcune soltanto tra le maggiori società concessionarie, Autostrade per l'Italia compresa, sostituendosi alle relative convenzioni originarie.

- 9.2. In un siffatto negativo contesto, esterno rispetto all'attività gestionale della Società, quest'ultima ha concentrato la propria azione soprattutto nell'affinamento e nella razionalizzazione dei processi decisionali interni, particolarmente sui versanti del contenzioso, dei modelli contrattuali, della informatizzazione e dei controlli interni.

Per quanto riguarda, in particolare, la sfera legale, la Società ha promosso una più stretta collaborazione con l'Avvocatura generale dello Stato, adoperandosi inoltre per la costituzione di una propria avvocatura interna. Ed

è in questo quadro che la Società ha proceduto, come si è detto, alla rivisitazione ed all'aggiornamento normativo dei modelli contrattuali in uso.

Quanto al processo di informatizzazione, il 2007 ha visto l'avvio della prima fase del nuovo sistema Anas-Sap, il quale ha posto le premesse per il superamento della critica situazione di incomunicabilità tra i diversi sistemi adottati dalla Società nei vari settori operativi, soprattutto tra quello dei lavori (SIL) e quello in funzione per la contabilità; situazione che aveva dato luogo alla ben nota vicenda dei residui passivi ereditati dalla gestione dell'Ente economico ANAS, sulla quale la Corte si è ampiamente diffusa in sede sia di referto, sia di audizione parlamentare.

Una valida spinta propulsiva, infine, è stata data ai *controlli interni*, soprattutto con il potenziamento qualitativo ed operativo dell'*internal audit* anche in funzione di supporto all'Organismo di vigilanza, il quale a sua volta ha proceduto ad un aggiornamento dei modelli organizzativi (con estensione alla tutela della sicurezza del lavoro e del contrasto ai reati informatici) e del Codice etico.

A tal fine la Società ha anche provveduto ad individuare la nuova figura statutaria del dirigente preposto alla redazione del bilancio e degli altri documenti contabili.

- 9.3. Le difficoltà finanziarie ereditate dal precedente esercizio si sono puntualmente ripercosse sull'esercizio 2007, chiusosi anch'esso in disavanzo, ma nell'ambito di un *trend* di recupero, ove si tenga conto che dall'esposizione economica di 496,4 milioni di euro registrata nel 2005 e quella di 426,6 milioni seguita nel 2006 si è passati ad un disavanzo di 127,9 milioni.

La situazione patrimoniale, a sua volta, evidenzia l'ulteriore aggravamento del saldo negativo intercorrente tra le voci attive costituite dal circolante – balzato dai 12,9 miliardi del 2006 a ben 16,7 miliardi, in gran parte imputabile ai crediti (per circa 13 miliardi), maturati quasi esclusivamente nei confronti dello Stato - e le voci passive costituite dai fondi in gestione e dai fondi per rischi ed oneri, passati da 15 a 19,2 miliardi.

- 9.4. La *spesa per consulenze* ha fatto registrare nel 2007 un ulteriore miglioramento del *trend* virtuoso iniziato fin dal momento della trasformazione di ANAS in società di capitali: quest'area della spesa è infatti via via passata dai 41,9 milioni di euro del 2003 ai 24,8 milioni del 2004, per poi scendere ai 20,4 milioni del 2005 ed agli 11,1 milioni del 2006 ed attestarsi infine nel 2007 a 2,4 milioni di euro.

Nel prendere atto di tali positive iniziative, la Corte ne auspica ora la ferma tenuta in un'ottica gestionale fondata sulla rigorosa applicazione dei principi di economicità e parsimonia quali sono insiti nelle più recenti disposizioni legislative, e particolarmente nelle leggi finanziarie di questi ultimi anni, connotate da una decisa spinta verso il massimo contenimento della spesa pubblica, mentre per converso va perseguita una politica gestionale improntata alla massima valorizzazione delle professionalità interne.

- 9.5. Un elemento negativo della gestione è costituito, tra i costi della produzione, da quello relativo al contenzioso, il quale ha ripreso a crescere (dai 22,5 milioni del 2006 a 30,2 milioni nel 2007: +34,3%) dopo il suo ridimensionamento registrato nel precedente esercizio.

In proposito deve ribadirsi quanto riportato nella precedente relazione in ordine al fatto che un più incisivo apporto al contrasto dell'anzidetto negativo fenomeno non può che provenire da una maggiore attenzione da riservare alla fase di progettazione delle opere, con una tempestiva ed esauriente valutazione degli aspetti relativi all'impatto ambientale, alle condizioni idro-geologiche del terreno e simili, in un contesto di confronto, il più possibile allargato ed approfondito, con tutti gli *stakeholders* interessati – enti territoriali, associazionismo ed in genere soggetti portatori di interessi confliggenti con i contenuti dei progetti esecutivi dei lavori –, si da scongiurare per quanto possibile fin dall'inizio la possibilità dell'insorgere di successive liti.

- 9.6. La gestione della Società continua a caratterizzarsi per la perdurante assenza di autonomia finanziaria in un soggetto chiamato ad operare sul mercato, il quale resta in tal modo incluso nel perimetro delle pubbliche amministrazioni e, per ciò stesso, nel relativo conto economico consolidato, con quanto ne consegue in termini di assoggettamento ai relativi vincoli.

Come segnalato nella precedente relazione, il mancato raggiungimento da parte della Società dell'autonomia finanziaria è anche dovuto all'assenza di una politica tendente alla valorizzazione del patrimonio in dotazione e della sua posizione di concessionaria nella gestione oltre che nella costruzione di autostrade, con quanto ne consegue in termini di corrispettivi di mercato.

Un ristoro soltanto parziale dei costi operativi e di investimento sostenuti deriva invece da altre linee di finanziamento, quali i "ritocchi" a canoni e *royalties*, peraltro non idonei a dare al problema un'adeguata e definitiva soluzione.

- 9.7. Risolto il problema del lacunoso impianto sinallagmatico delle convenzioni concessorie - con la previsione di penali e di strumenti finalizzati alla tutela delle somme derivanti dai pedaggi ai fini del loro impiego in investimenti - si pone ora l'esigenza, a tutela degli interessi dello Stato e della collettività degli utenti autostradali, di un più stretto collegamento, nell'impianto anzidetto, tra periodici aumenti dei pedaggi ed effettiva realizzazione delle opere.
- 9.8. Conclusivamente si osserva che la mancanza di precisi indirizzi legislativi e governativi, assunti in coerenza con le direttive europee, ha finora ostacolato l'assunzione, da parte di ANAS, di un ruolo di piena apertura al mercato quale concessionaria del servizio di manutenzione, costruzione, gestione e messa in sicurezza del sistema stradale ed autostradale italiano.
- Contraddittoria appare, in particolare, la collocazione di ANAS, così caratterizzata, in un sistema composito che, se da un lato vede attribuiti al CIPE i poteri di approvazione dei progetti e dei relativi piani finanziari oltre che di regolazione in materia tariffaria, non appare per converso adeguatamente definita con riguardo ai poteri di vigilanza, distribuiti come sono tra la stessa ANAS - nei confronti delle proprie (sub)concessionarie, in più di un caso da essa stessa partecipate -, l'Autorità competente per i contratti pubblici (peraltro *ex post*, ossia non concomitanti tali poteri con i processi decisionali e gestionali di ANAS e delle altre concessionarie) e lo stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (quanto ai poteri di indirizzo e controllo nei confronti di ANAS).
- E proprio sul piano della vigilanza sul corretto uso delle pubbliche risorse il federalismo autostradale su base regionale, in atto in rapida espansione, presenta lacune normative e connessi problemi che non sono stati finora adeguatamente affrontati e vagliati.

