

La Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007) contiene una serie di disposizioni che riguardano Anas, direttamente e specificamente, ovvero indirettamente in via non esclusiva.

L'art. 1, comma 1018, stabilisce che entro il 30 giugno 2007 Anas debba predisporre un nuovo piano economico finanziario riferito all'intera durata della concessione, che attualmente scade nel 2032, nonché l'elenco delle opere infrastrutturali di nuova realizzazione. Questo piano dovrà essere approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, con il Ministro dei Trasporti e con il Ministro dell'Ambiente, dopo aver sentito le competenti commissioni parlamentari. Nell'ambito di questo piano, Anas dovrà formulare un piano di medio periodo che andrà aggiornato ogni 5 anni e che dovrà essere approvato con analogo decreto. In occasione di queste approvazioni verrà anche sottoscritta una Convenzione unica di cui costituiscono parte integrante il nuovo piano ed i suoi successivi aggiornamenti. Con il perfezionamento della convenzione è previsto l'allungamento della durata della concessione per Anas fino al 2052, salvo ulteriori possibili adeguamenti da parte del Ministro delle Infrastrutture, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Il comma 1023 dell'art. 1 della Finanziaria, inoltre, ulteriormente modificando l'art.6-ter della Legge n. 248/2005 prevede che, per realizzare l'autonomia e la piena separazione organizzativa, amministrativa, finanziaria e contabile delle attività svolte dall'Anas in relazione, tra l'altro, alla vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali, si possa anche costituire un'apposita società.

La Finanziaria 2007 prevede inoltre modificazioni e integrazioni alla Legge di trasformazione di Anas (articolo 7 della Legge n. 178 del 2002).

Tali modificazioni sono da porre in correlazione con le disposizioni sulle fonti di finanziamento, contenute ai commi 1020-1027, che prevedono nuove fonti di finanziamento, nonché la possibilità di considerare i finanziamenti pubblici erogati ad Anas in conto impianti e di ammortizzare i beni a quote variabili al fine di rendere più coerente l'impatto sul bilancio di taluni oneri.

L'importo destinato all'attivazione di nuovi investimenti per il 2007 è pari a €/milioni 1.120, che risulta sensibilmente incrementato rispetto all'importo previsto nel 2006, pari a €/milioni 100.

Anche gli importi previsti per gli anni successivi, il 2008 ed il 2009, (art. 1, comma 1026) assumono notevole importanza: sono pari per ciascun anno a €/milioni 1.560 (di cui €/milioni 60 da destinare al rimborso delle rate di ammortamento dei mutui contratti dall'Anas con il Contratto di Programma 2003-2005). Tuttavia, la disponibilità di queste somme risulta condizionata dall'ammontare delle risorse che saranno accertate sul Fondo per l'erogazione ai lavoratori dipendenti del settore privato dei TFR (trattamenti di fine rapporto, istituito dall'art. 1, comma 755 della medesima Legge Finanziaria): ai sensi dell'art. 1, comma 759, queste risorse saranno accertate trimestralmente e pertanto soltanto a partire dal 30 settembre 2007 verranno quantificate le effettive disponibilità da destinare all'Anas per l'attivazione di nuovi investimenti.

La Legge Finanziaria 2007 ha altresì autorizzato l'Anas ad introitare direttamente dalle Società Concessionarie Autostradali gli incrementi previsti dall'art. 1, commi 1020, 1021. In particolare:

- Comma 1020: considerato l'incremento del canone annuo dei proventi netti dei pedaggi di competenza delle concessionarie nella misura del 2,4%, l'Anas è autorizzata ad introitare direttamente il 42% di questo canone. Questo importo dovrà essere destinato alle attività di vigilanza e di controllo sulle stesse concessionarie, secondo le direttive impartite dal Ministro delle Infrastrutture, volte anche al conseguimento della loro maggiore efficienza ed efficacia;
- Comma 1021: con decorrenza dal 1° gennaio 2007, a seguito della soppressione del Fondo Centrale di Garanzia per le Autostrade e le Ferrovie Metropolitane, il sovrapprezzo sulle tariffe di pedaggio autostradale sarà versato dalle Concessionarie autostradali e direttamente introitato dall'Anas, quale corrispettivo forfetario delle sue prestazioni volte ad assicurare l'adduzione del traffico alle tratte autostradali in concessione, attraverso la manutenzione ordinaria e straordinaria, l'adeguamento ed il miglioramento delle strade ed autostrade non a pedaggio in gestione alla stessa Anas.

Un'altra significativa novità stabilita dall'art. 1, comma 1025, della Legge Finanziaria 2007 è la soppressione del Fondo Centrale di Garanzia per le Autostrade e Ferrovie metropolitane, di cui all'art. 6 della Legge 382/1968. In base a questa abolizione, l'Anas subentra nella gestione dell'intero patrimonio, nei crediti e nei residui impegni nei confronti dei concessionari autostradali. Le risorse presenti nel patrimonio di questo Fondo, saranno impiegate dall'Anas ad integrazione delle risorse già stanziata a tal scopo per gli interventi di completamento dell'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria.

Per la parte corrente, il comma 904 dispone l'integrazione del Fondo per i trasferimenti correnti alle imprese pubbliche, da ripartire con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, previo parere delle Commissioni parlamentari, che si sono espresse in data 28 marzo 2007, in ordine alla opzione relativa alla dotazione effettivamente disponibile del Fondo, nella misura minima prevista.

PRINCIPALI DATI ECONOMICO-FINANZIARI DELLA SOCIETA'

Per una migliore comprensione dell'andamento economico della Società, si presenta la seguente sintesi riclassificata del conto economico:

Dati in €/milioni

Conto Economico	2006	2005	Variazione %
Trasporti eccezionali	5,05*	5,34	-5,4%
Pubblicità	10,57*	9,87	7,1%
Licenze e Concessioni	27,49*	24,40	12,7%
Canoni e Royalties autostradali	70,75*	70,46	0,4%
Totale Ricavi Attività tradizionali	113,86	110,07	3,4%
Altri ricavi e proventi	20,90*	19,81	5,5%
Corrispettivi da servizi - contratto di programma	235,00*	341,67	-31,2%
Totale Ricavi diversi	255,90	361,48	-29,2%
Totale ricavi	369,76	471,55	-21,6%
Manutenzione Ordinaria SS e AS	156,41*	232,26	-32,7%
Manutenzione su reti Enti Locali	1,01*	5,81	-82,5%
Nuove opere su reti Enti Locali	145,69*	193,01	-24,5%
Contributi a favore di terzi	174,51*	79,74	118,8%
Costo per il Personale	320,38*	325,94	-1,7%
Manutenzione beni	11,15*	11,63	-4,1%
Altri servizi ed oneri diversi	72,45*	65,19	11,1%
Consulenze	11,14*	20,40	-45,4%
Godimento beni di terzi	5,27*	4,83	9,2%
Oneri per liti e risarcimenti	22,51*	51,98	-56,7%
Totale costi operativi	920,53	990,78	-7,1%
Margine operativo lordo (EBITDA)	-550,77	-519,23	6,1%
Incrementi di imm.ni (NO + MS)	103,15*	112,09	-8,0%
Utilizzo fondi in gestione	310,74*	275,12	12,9%
Ammortamenti e accantonamenti	-273,09*	-319,28	-14,5%
REDDITO OPERATIVO	-409,97	-451,30	-9,2%
Saldo gestione finanziaria	-6,68*	-9,80	-31,8%
Rettifiche valore attività finanziarie	0,00*	0,00	—
Saldo componenti straordinari	-9,95*	-35,33	-71,8%
Imposte sul reddito	0,00*	0,00	—
RISULTATO D'ESERCIZIO	-426,59	-496,43	-14,1%

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 3,4%, raggiungendo un livello di 113,86 euro/milioni.

L'incremento è principalmente attribuibile ai ricavi da licenze e concessioni che presentano una variazione del 12,7% rispetto all'anno precedente.

Nella voce Canoni e *royalties* autostradali confluisce 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 43 €/milioni).

Il corrispettivo di servizio per il mantenimento della rete stradale è invece diminuito di oltre 106,67 €/milioni, corrispondente ad una diminuzione del 31,2%.

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 431,07 €/milioni del 2005 ai 303,11 €/milioni del 2006.

I costi per contributi a favore di terzi per la realizzazione di strade ed autostrade in cui Anas non è soggetto appaltante si sono incrementati del 118,8% (da 79,74 €/milioni nel 2005 a 174,51 €/milioni nel 2006). Tale voce comprende principalmente i contributi alle concessionarie autostradali (121,74 €/milioni) non compresi nei fondi attribuiti ad Anas a valere sui residui al 31 dicembre 2002. Di questi una parte è finanziata dagli 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.

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) si decrementano complessivamente del 7,7% passando da 479,96 €/milioni a 442,91 €/milioni.

Tale variazione è riconducibile principalmente alla riduzione delle spese per consulenze (da 20,40 a 11,14 €/milioni) e dal sensibile decremento degli oneri per contenzioso (da 51,98 a 22,51 €/milioni).

Per effetto di tali variazioni, il MOL è negativo per 550,77 €/milioni.

È necessario precisare che la valenza di questo Ebitda (MOL) può risultare fuorviante se non si considera che parte dei costi monetari che influenzano questo margine intermedio, non devono essere remunerati dai ricavi di esercizio, in quanto riconducibili alle opere stradali.

In particolare:

- la parte dei costi ragionevolmente imputabili alle opere stradali sono iscritti tra le immobilizzazioni attraverso un processo di capitalizzazione di costi interni;
- i costi afferenti le nuove opere e la manutenzione straordinaria relativa alle strade regionalizzate o degli Enti Locali, non essendo capitalizzabili, trovano copertura finanziaria 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 hanno copertura economica tra i ricavi del conto economico, ma incidono negativamente sul risultato dell'esercizio.

L'incremento delle immobilizzazioni per lavori interni passa da €/milioni 112,09 ad €/milioni 103,15.

L'utilizzo dei fondi in gestione a copertura degli investimenti e degli ammortamenti passa da €/milioni 275,12 ad €/milioni 310,74.

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

- il decremento degli oneri finanziari netti (da €/milioni 9,80 nel 2005 ad €/milioni 6,68 nel 2006), dovuto principalmente alla sensibile diminuzione degli interessi passivi su conto corrente bancario (da circa 11 €/milioni nel 2005 a circa 3 €/milioni nel 2006) in seguito ad un minor ricorso all'indebitamento a breve per la copertura dei fabbisogni finanziari;
- la diminuzione degli oneri straordinari netti (da €/milioni 35,33 nel 2005 ad €/milioni 9,95 €/milioni nel 2006).

In relazione a quanto sopra, la società chiude il bilancio con una perdita di €/milioni 426,59 rispetto agli €/milioni 496,43 del 2005.

Si evidenzia che le perdite registrate non sarebbero state in alcun caso evitabili, essendo oggettiva conseguenza della strutturazione dei costi della società rispetto ai corrispettivi di servizio assegnati ed agli apporti di capitale intervenuti.

Lo squilibrio economico sopradescritto, che non determina il concretizzarsi della fattispecie prevista dall' art. 2446 del c.c. nel breve periodo, potrà essere pienamente superato al completamento del processo di riorganizzazione gestionale e del modello di funzionamento dell'azienda.

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

ANAS S.p.A.

Importi in €/migliaia	31/12/2006	31/12/2005
STATO PATRIMONIALE - ATTIVO		
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	100.000	1.228.688
B - IMMOBILIZZAZIONI		
I - Immobilizzazioni immateriali	892.594	914.629
II - Immobilizzazioni materiali	6.812.487	4.955.334
III - Immobilizzazioni finanziarie	235.987	164.996
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	7.941.068	6.034.959
C - ATTIVO CIRCOLANTE		
I - Rimanenze	13.224	13.269
II - Crediti	12.741.040	11.470.477
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni	0	0
IV - Disponibilità liquide	200.635	200.077
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	12.954.899	11.683.823
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI	6.113	5.932
TOTALE ATTIVO	21.002.080	18.953.402
STATO PATRIMONIALE - PASSIVO		
A - PATRIMONIO NETTO	3.721.880	4.048.475
B - FONDI IN GESTIONE	14.617.161	12.127.654
C - FONDI PER RISCHI ED ONERI	425.469	380.447
D - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	32.977	28.523
E - DEBITI	2.201.912	2.367.946
F - RATEI E RISCONTI PASSIVI	2.680	356
TOTALE PASSIVO	21.002.079	18.953.401
CONTO ECONOMICO		
A - VALORE DELLA PRODUZIONE	740.801	815.173
B - COSTI DELLA PRODUZIONE	1.193.617	1.310.055
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	-452.816	-494.882
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI	36.167	33.785
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'	0	0
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-9.947	-35.328
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	-426.596	-496.425
- Imposte sul reddito	0	0
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	-426.596	-496.425

La situazione patrimoniale di ANAS S.p.A. al 30/06/2006 evidenzia attività per €/milioni 21.002 coperte per €/milioni 14.617 circa da fondi in gestione, per €/milioni 3.722 dal patrimonio netto e per €/milioni 2.663 da debiti, finanziari e commerciali, da fondi per rischi ed oneri, fondo TFR e ratei e risconti passivi.

L'incremento delle attività rispetto al dato al 31/12/2005 (€/milioni 18.953), pari a circa €/milioni 2.048, è prevalentemente dovuto alla capitalizzazione di lavori in corso relativi ad opere su autostrade e strade di interesse nazionale (circa €/milioni 1.857). La porzione residua è riferibile alla variazione netta negativa dei crediti verso l'azionista unico (€/milioni -1.129) e alla variazione di altre partite attive per i restanti €/milioni 1.320.

Il fabbisogno finanziario correlato alla variazione degli investimenti è coperto quasi esclusivamente dalla variazione positiva del patrimonio netto e dei fondi in gestione.

I RISULTATI STRATEGICI CONSEGUITI NEL 2006

Il 2006, e più specificamente il secondo semestre dell'anno, si è caratterizzato per una serie di importanti azioni volte a ridisegnare il posizionamento strategico di Anas, in ottemperanza alle direttive del Ministero di indirizzo e del Ministero azionista:

- Il ridisegno del modello organizzativo della Direzione Generale, con l'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione (nella seduta del 21 settembre 2006) della nuova struttura operativa di vertice, suddivisa in tre macroaree omogenee: Condirezione Generale Tecnica; Condirezione Generale Amministrazione, Finanza e Commerciale; Condirezione Generale Legale e Patrimonio, e in un numero limitato di funzioni di staff e di servizio tutte a diretto riporto del Presidente.
- Il monitoraggio e l'accelerazione dei lavori in corso e la riattivazione dei cantieri in sofferenza, che hanno consentito di ultimare 90 lavori (36,52% al nord, 20,76% al centro e 42,73% al sud e isole).
- Il potenziamento delle attività di vigilanza e di controllo gestionale-amministrativo sui piani finanziari e sui lavori autostradali relativi a strade e autostrade affidate in concessione e sul rispetto formale e sostanziale degli obblighi contrattuali assunti dalle società concessionarie attraverso gli atti convenzionali, anche in riferimento al progetto di fusione per incorporazione di Autostrade per l'Italia in Abertis.
- La messa a regime e la implementazione di un nuovo sistema informativo integrato, denominato AnasSAP, che ha preso ufficialmente avvio nel gennaio 2007 e rappresenta una risposta alla necessità di migliorare la gestione dei dati all'interno della società in un'ottica ERP integrata, nonché di introdurre nuovi strumenti di controllo e di intervento in grado di attuare azioni correttive e di miglioramento.
- La definizione dell'Accordo Integrativo al Contratto di Programma 2003-2005, che ha definito le modalità di impiego delle risorse disponibili, così come stabilite per l'esercizio 2006.
- La sottoscrizione di importanti atti integrativi agli accordi di programma quadro con le Regioni Emilia Romagna (luglio), Calabria (agosto), Marche (ottobre), Sicilia e Sardegna (dicembre).
- Il potenziamento degli strumenti di comunicazione con il cittadino, attraverso l'attivazione a novembre del Numero Unico 841.148, un servizio innovativo e trasparente di contatto diretto con gli utenti, in grado di fornire risposte immediate alle richieste di informazione dell'utenza.
- La rinnovata attenzione all'utenza nella gestione dell'esodo estivo 2006 sull'A3 Salerno-Reggio Calabria, attraverso il varo di un piano operativo - realizzato in collaborazione con le Prefetture competenti per territorio, la Polizia Stradale, i Carabinieri, i Vigili del Fuoco, i Dipartimenti Regionali della Protezione Civile, e

con le Amministrazioni locali interessate - che ha consentito l'assistenza lungo i tratti autostradali interessati dai lavori e la migliore gestione dei flussi informativi.



Grosseto-Fano Veduta tratto Scagliata-Montorsaio

AREE DI BUSINESS

Progettazione

DIREZIONE
CENTRALE
PROGETTAZIONE

La Direzione Centrale Progettazione (che ha assunto la nuova denominazione in seguito all'approvazione del nuovo modello organizzativo della Direzione Generale, e precedentemente era denominata Direzione Centrale Progettazione e Programmazione) gestisce il ciclo completo delle attività di progettazione e controllo per le nuove opere di importo superiore a €/milioni 15. Gli interventi stradali vengono seguiti, a partire dallo Studio di Fattibilità, attraverso i vari livelli progettuali (Preliminare, Definitivo, Esecutivo) sino alla fase di Appalto per la realizzazione delle opere. L'attività di controllo comprende anche la fase di verifica delle progettazioni redatte dagli aggiudicatari di Appalti Integrati o Contraenti Generali. Rientrano in tali compiti lo sviluppo della progettazione degli interventi di Legge Obiettivo e la progettazione dell'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria. Tali attività sono svolte nell'ambito di un Sistema di Gestione per la Qualità certificato UNI EN ISO 9001/2000.

LE ATTIVITÀ DEL
2006

Le attività sviluppate dalla Direzione nel corso 2006 hanno riguardato principalmente:

- lo sviluppo e il monitoraggio in fase approvativa degli interventi di Legge Obiettivo;
- la redazione e le istruttorie tecniche relative a progettazioni afferenti il Programma di Appaltabilità;
- le istruttorie relative ai progetti redatti dagli aggiudicatari di Appalti Integrati e General Contractor;
- la validazione dei progetti ai fini dell'appalto ai sensi dell'art. 48 del D.P.R. n. 554/1999;
- la redazione di Studi di Fattibilità e Studi Trasportistici.

Nel corso del 2006 la Direzione ha svolto attività in relazione a circa 67 interventi, a vari livelli di avanzamento, per un valore complessivo di circa €/milioni 11.000

In particolare tali attività si riferiscono a progettazioni interne a vari livelli di avanzamento (Tabella 1), ad attività di indirizzo e controllo delle progettazioni esterne durante le varie fasi di sviluppo tecnico (Tabella 2) e ad istruttorie per la verifica delle progettazioni esterne ai fini dell'approvazione Anas (Tabella 3).

Sono riportate di seguito le progettazioni sviluppate internamente alla Direzione:

Tabella 1

Compartimento	SS	Intervento	Importo Progetto (€/milioni)	Livello Progettazione
CZ	106	Megalotto 11 (Soverato). Tratto 3 da Caulonia a Squillace Lotti 8-9-10-11 dalla Trasversale delle Serre a Squillace (2 corsie) Tratto 5 da Simeri Crichi a Passo Vecchio Lotti 7-8-9 da Le Castella a Crotone (2 corsie)	495,00	Preliminare
PZ-BA		Salerno-Potenza-Bari	395,00	Preliminare
PZ		Collegamento mediano Murgia-Pollino	1.315,00	Preliminare
FI	12	Variante al centro abitato dell'Abetone	20,00	Preliminare
RM	675	Tronco 3° - Lotto 1° - Stralcio B Tronco 2 Lotto 1 e 2	560,61	Definitivo
FI	1	Adeguamento viabilità nella città di Albinia in Comune di Orbetello	18,97	Preliminare
RM	4	Svincolo Passo Corese	19,84	Definitivo
RM	GRA	Adeguamento svincolo Tiburtina-GRA	27,74	Preliminare
CA	125	Tronco Terra Mala-Capo Boi 2° Lotto	151,30	Definitivo
TO	20	Nuovo tunnel del Col di Tenda	168,28	Definitivo
MI	36	Realizzazione della connessione tra la SS 36 "del lago di Como e dello Spluga" e il sistema autostradale di Milano nei Comuni di Monza e Cinisello Balsamo dal Km 8+555,00 al 10+400,00	61,71	Esecutivo
MI	36	Realizzazione della connessione tra la SS 36 "del lago di Como e dello Spluga" ed il sistema autostradale di Milano nei Comuni di Monza e Cinisello Balsamo II Lotto (galleria naturale)	307,37	Fattibilità
TS	13	SS 13 "Pontebbana": interventi di ripristino della sede stradale dal Km 173 al Km 214 e variante in galleria dal Km 186+000 al Km 187+000	72,80	Definitivo
TS	52	Variante di Socchieve dal Km 24+000 al Km 27+000	49,15	Definitivo
TS	52 bis	Ristrutturazione della SS 52bis "Carnica", 1° Lotto funzionale dal Km 3+000 al Km 8+000 Variante di Tolmezzo	23,13	Definitivo