della definizione del nuovo modello di presidio dell'Esercizio, ha consentito l'avvio di significative iniziative sperimentali su alcune delle principali arterie, attraverso la stipula di numerosi contratti a tempo determinato part time della durata di un anno per l'individuazione di risorse allocate nelle attività di Pronto Intervento e Sorveglianza.

Infine, per effetto dell'iniziativa di esodo incentivato, nel corso dell'anno si è registrato, dal punto di vista qualitativo, un significativo miglioramento dell'organico aziendale in termini di livello di scolarità e di riduzione dell'età media dei dipendenti

Con riferimento alle società incluse nell'area di consolidamento (Stretto di Messina S.p.A. e Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A.) si segnalano i seguenti principali risultati.

Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A.

Piano delle Infrastrutture Viarie (PIV)

In merito alle attività relative allo sviluppo del Piano delle Infrastrutture Viarie (PIV - avente ad oggetto il completamento e l'adeguamento di due arterie principali (l'asse Foligno-Civitanova Marche strada statale 77 e l'asse Perugia-Ancona statali 76 e 318), della Pedemontana Fabriano-Muccia/Sfercia e altri interventi viari), suddiviso in due Maxilotti ed affidati con gara internazionale ai Contraenti Generali nel corso del 2006, va posto in rilievo che nell'aprile 2007 è stato aperto il primo cantiere sulla Strada Statale 77. È proseguita altresì la progettazione delle restanti tratte ed i Contraenti Generali hanno consegnato otto progetti definitivi e due esecutivi. Al fine di garantire la completa rispondenza della progettazione delle opere viarie Quadrilatero alle specifiche tecniche derivanti dalle più recenti normative in termini di sicurezza, il Consiglio di Amministrazione della Società ha reiterato quanto deliberato nel corso del precedente esercizio, circa l'adozione della nuova normativa del Testo Unico delle Costruzioni per la sicurezza antisismica delle opere viarie (Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 14 settembre 2005), in considerazione delle caratteristiche geologiche delle aree interessate dalla realizzazione delle opere viarie. Tali necessari adeguamenti progettuali hanno determinato un conseguente incremento dei costi unitamente ad un ritardo nella consegna dei progetti da parte dei Contraenti Generali. Nel contempo è stata avviata l'attività di Alta Sorveglianza sull'esecuzione di tutte le prestazioni oggetto dei contratti con i Contraenti Generali. Per quanto riguarda la valutazione dei progetti elaborati dai Contraenti Generali, in considerazione delle contenute dimensioni organiche della Quadrilatero ed in linea con il dettato dell'articolo 2345 del Codice Civile, la Società continua ad avvalersi delle strutture tecniche di Anas.

Da porre in rilevo altresì la sottoscrizione con la Prefettura di Macerata di un protocollo di legalità finalizzato alla prevenzione dei tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata concernente la realizzazione delle Opere di pertinenza del Maxilotto 1.

Piano di Area Vasta (PAV)

Relativamente al Piano di Area Vasta (PAV), lo strumento finalizzato alla crescita dello sviluppo socioeconomico del Territorio ed al reperimento dei fondi necessari per cofinanziare le opere viarie, sono stati compiuti atti fondamentali per attivare la cattura di valore. La Società ha infatti 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 con il Territorio tempi e modalità della suddetta cattura di valore. In particolare gli Enti locali si sono impegnati a versare alla Quadrilatero un contributo annuo, per la durata di trenta anni, di importo pari agli oneri ICI, nonché un contributo una tantum commisurato al 70 % degli oneri di urbanizzazione secondaria e del costo di costruzione. Tali contributi saranno corrisposti alla Società nella misura in cui gli stessi saranno versati ai Comuni dai futuri concessionari delle Aree Leader.

Altro determinante atto relativo ad una ulteriore fonte di cattura di valore riguarda l'Accordo di Programma firmato dalla Società con la Camera di Commercio di Macerata, che si è impegnata a versare con decorrenza 2008 e per trenta anni l'incremento del 20 % della tassa di iscrizione degli Associati, in coerenza con le disposizioni della Legge n. 580 del 1993. Con questo intervento l'Ente camerale mira a investire le risorse derivanti dal diritto annuale, non in un generalizzato contesto amministrativo-gestionale, ma in una vera e propria politica infrastrutturale funzionale al mondo dell'impresa, che ha come fine principale lo sviluppo economico locale. A fronte dei rilevanti progressi compiuti in relazione all'implementazione del Piano di Area Vasta, la Società ha indetto una gara internazionale per la selezione di un Advisor con l'obiettivo di ottimizzare le strategie di valorizzazione e collocamento sul mercato della prima tranche delle otto Aree Leader, approvate dal Cipe ed oggetto dei suddetti Accordi di Programma.

Stretto di Messina S.p.A.

A causa delle disposizioni contenute nella Legge 24 novembre 2006, n. 286 è mutato il quadro disciplinare di riferimento della società e lo scenario operativo delle sue attività. Il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente (Ponte sullo Stretto) è stato infatti considerato opera "non prioritaria".

La società ha dovuto pertanto adeguare a tali riferimenti legislativi le esigenze aziendali derivanti dai rapporti societari in essere.

Perciò, da un lato, ha progressivamente dato luogo a significative misure di ridimensionamento degli organici e dei costi di struttura aziendali e dall'altro ha verificato la possibilità, rivelatasi poi insussistente, di procedere alla realizzazione di alcune delle "opere connesse" al ponte, che risultassero utili al territorio anche a prescindere da tale connessione.

Come si dirà di seguito, nei "Fatti di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2007" e nell' "Evoluzione prevedibile della gestione", lo scenario è mutato ulteriormente nel corso del 2008 in quanto il Ponte sullo Stretto è nuovamente rientrato nell'ambito delle grandi infrastrutture considerate programmaticamente prioritarie.

PRESUPPOSTI DI REDAZIONE

La presente Relazione sulla gestione è stata predisposta dagli Amministratori a corredo del Bilancio consolidato al 31.12.2007 secondo quanto disposto dall'art. 40 del D.Lgs. 9 aprile 1991, n. 127. Il suo contenuto è conforme a quanto richiesto dai Principi Contabili emessi dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, così come modificati dall'OIC (Organismo Italiano di Contabilità) in relazione alla modifica del diritto societario, dai Principi Contabili emessi dall'OIC (Organismo Italiano di Contabilità).

A partire dal presente bilancio Anas S.p.A. ha redatto per la prima volta l'informativa di bilancio su base consolidata per effetto dell'ingresso nell'area di consolidamento della società Stretto di Messina, a seguito dell'atto di scissione del 25 settembre 2007, con il quale il pacchetto azionario del 68,848% è stato trasferito da Fintecna ad Anas S.p.A., che ha così acquisito la maggioranza assoluta ed il controllo della predetta società. Le informazioni economico-finanziarie rilevanti ai fini della presente Relazione sulla Gestione sono quindi presentate su base consolidata. I dati comparativi riferiti all'esercizio precedente non sono disponibili poiché la Società capogruppo non dispone, ed è impossibilita ad ottenere ex post in assenza delle necessarie procedure di consolidamento, le informazioni su base consolidata. Ciò in quanto, in ragione dell'irrilevanza dell'unica società controllata (Quadrilatero Marche-Umbria) ai fini della rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria del Gruppo, Anas S.p.A. negli esercizi precedenti aveva escluso, ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. 127/91, l'unica controllata dall'area di consolidamento e non aveva pertanto redatto il bilancio consolidato.

In coerenza con quanto previsto dal Principio Contabile OIC 17, pertanto la presente Relazione sulla Gestione non presenta dati comparativi relativi all'esercizio precdente.

PROFILO DEL GRUPPO

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

Ad Anas 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 km 31.115 di Strade Statali e di Autostrade così ripartite:

- Strade ed Autostrade in gestione 25.420 km
- Autostrade in concessione 5.695 km

Anas cura, 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 delle Infrastrutture. Nell'esercizio di tali funzioni, Anas opera secondo logiche industriali di efficienza ed efficacia.

Il gruppo, al 31.12.2007, impiega 6.698 dipendenti così suddivisi territorialmente:

Regione	TOTALE
Abruzzo	271
Basilicata	180
Calabria	1076
Campania	450
Emilia Romagna	140
Friuli Venezia Giulia	197
Lazio	1.675
Liguria	69
Lombardia	184
Marche	133
Molise	182
Piemonte	150
Puglia	198
Sardegna	599
Sicilia	663
Toscana	157
Trentino Alto Adige	0
Umbria	151
Valle d'Aosta	41
Veneto	182
TOTALE	**6.698**

Anas possiede partecipazioni in due società controllate, costituite per l'attuazione di importanti progetti infrastrutturali strategici:

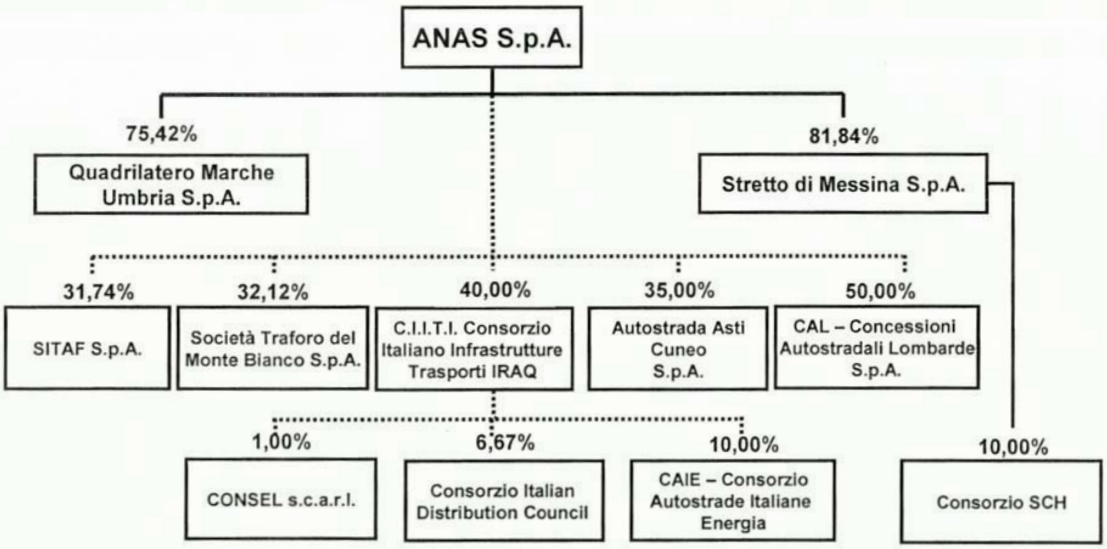
- Stretto di Messina S.p.A., società di scopo per la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina;
- Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A., società di scopo per la realizzazione dell'infrastruttura relativa al progetto "asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna".

Tali società sono state consolidate con il metodo integrale.

Anas possiede inoltre partecipazioni in cinque società collegate: SITAF S.p.A., Società Traforo del Monte Bianco S.p.A., C.I.I.T.I. Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'IRAQ, Autostrada Asti Cuneo S.p.A., CAL – Concessioni Autostradali Lombarde Sp.A.

Nel bilancio consolidato, tali società sono valutate con il metodo del patrimonio netto, ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs. 127/1991.

La struttura del gruppo al 31 dicembre 2007 è sintetizzata dal seguente diagramma.



Successivamente alla chiusura dell'esercizio 2007, Anas S.p.A. ha costituito, in attuazione del c.d. modello di "federalismo stradale" (di cui all'art. 2, comma 289, della Legge 244/2007), tre società miste con le Regioni: Autostrada del Molise S.p.A., Autostrade del Lazio S.p.A e Concessioni Autostradali Venete S.p.A., come meglio descritto nei fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

SCENARI NORMATIVI E DEL MERCATO

L'anno 2007 è stato interessato da significativi cambiamenti del quadro normativo e regolamentare di riferimento.

Le principali innovazioni, che saranno descritte con maggior dettaglio a seguire, sono contenute:

1) nella legge finanziaria del 2007, che introduce numerose novità con riferimento: alla nuova disciplina dei rapporti concessori tra Anas S.p.A. ed il Ministero delle Infrastrutture; alla regolamentazione dei rapporti con le società concessionarie; all'attribuzione delle risorse e alla qualificazione dei contributi; alla disciplina degli incarichi di consulenza; alle disposizioni in materia di società miste Anas/enti locali; alla responsabilità degli amministratori; alla stipula di convenzioni per la fornitura di beni e servizi; ecc.

2) nel Codice dei contratti pubblici relativo a lavori, servizi e forniture introdotto con il D.lgs. 163/06, ed entrato in vigore il 1° luglio 2006, poi modificato nel corso del 2007 con i decreti correttivi D.Lgs. 6/07 e D.lgs. 113/07;

3) l'emanazione della Legge Finanziaria 2008 (L. 244/07) che introduce ulteriori novità per Anas S.p.A. quali la costituzione di società miste ed il finanziamento di opere strategiche;

4) nella Legge 24 novembre 2006, n.286 che pur confermando implicitamente la Società Stretto di Messina come Concessionaria della realizzazione del Ponte, ha notevolmente mutato il quadro normativo di riferimento per l'anno 2007 (cfr. Progetti Speciali società controllate).

Le principali novità normative introdotte dalla Legge Finanziaria 2007

La Legge Finanziaria 2007 ha introdotto numerose previsioni che hanno inciso, sia direttamente che indirettamente, sull'assetto giuridico, economico e finanziario di Anas S.p.A.

NUOVA DISCIPLINA DEI RAPPORTI CONCESSORI ANAS - MINISTERO

L'art, 1, comma 1018 ha profondamente innovato il quadro regolatorio di riferimento dei rapporti concessori tra Anas ed il Ministero delle Infrastrutture, prevedendo che: "*Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ANAS Spa predispone un nuovo piano economico-finanziario, riferito all'intera durata della sua concessione, nonché l'elenco delle opere infrastrutturali di nuova realizzazione ovvero di integrazione e manutenzione di quelle esistenti, che costituisce parte integrante del piano. Il piano e' approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro dei trasporti e il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare,*

sentite le competenti Commissioni parlamentari con analogo decreto e' approvato l'aggiornamento del piano e dell'elenco delle opere che ANAS Spa predispone ogni cinque anni. In occasione di tali approvazioni e' altresi' sottoscritta una convenzione unica di cui il nuovo piano ed i successivi aggiornamenti costituiscono parte integrante, avente valore ricognitivo per tutto quanto non deriva dal nuovo piano ovvero dai suoi aggiornamenti".

NORME IN MATERIA DI CONCESSIONI AUTOSTRADALI

Anche la disciplina dei rapporti con le società concessionarie è stata oggetto di significativi cambiamenti.

Per quanto attiene, in primo luogo, alle funzioni di vigilanza esercitate da Anas, **l'art. 1, comma 1023**, della citata legge ha stabilito che ad Anas vengano impartite direttive dal Ministro delle Infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, per realizzare l'autonomia e la piena separazione organizzativa, amministrativa, finanziaria e contabile delle attività di Anas volte alla vigilanza e controllo sui concessionari autostradali.

In attuazione di tale disposto normativo, in data 30 luglio 2007 è stata emanata una Direttiva interministeriale che definisce le modalità ed i termini per l'esercizio, da parte di Anas, delle funzioni di vigilanza sulle società concessionarie autostradali. La direttiva prevede che Anas, per conseguire gli obiettivi indicati, attui una nuova articolazione della struttura organizzativa avente il compito di assicurare il rispetto formale e sostanziale degli obblighi contrattuali assunti dai concessionari autostradali. Tale direttiva ha avuto attuazione con l'adozione da parte dell'Anas delle misure organizzative richieste.

Come accennato nel Capitolo "Principali risultati della gestione 2007", ha avuto altresì luogo una incisiva riforma dei rapporti con le società concessionarie autostradali, in conformità alla disciplina legislativa inizialmente dettata dall'art. 12 del D.L. 262/2006 (conv. in l. n. 286/2006) e quindi trasfusa nel **comma 1030** della Legge Finanziaria 2007. La nuova regolamentazione introduce la "Convenzione Unica" che deve essere sottoscritta, per le concessioni in essere, entro un anno dal primo aggiornamento del piano finanziario che costituisce parte integrante della convenzione accessiva alle concessioni autostradali ovvero alla prima revisione della concessione successiva alla entrata in vigore della nuova legislazione. Le modalità ed i principi di predisposizione del piano finanziario annesso alla convenzione unica sono stati chiariti dalle deliberazioni CIPE n. 1 del 26 Gennaio 2007 e n. 39 del 15 giugno 2007. In particolare la seconda di tali deliberazioni delimita l'ambito di applicazione della normativa esclusivamente a:

a) le nuove concessioni;

b) le concessioni in essere qualora il concessionario, relativamente alle stesse, chieda il riequilibrio del piano economico finanziario, o, al di fuori di tale caso, limitatamente ai nuovi investimenti non ancora assentiti in concessione alla data del 3 ottobre 2006, ovvero assentiti a tale data ma non ancora inseriti nel piano economico finanziario.

La regolamentazione del settore autostradale è stata ulteriormente integrata con l'emanazione, in data 30 luglio 2007, della Direttiva Ministeriale contenente i "*Criteri di autorizzazione alle modificazioni del concessionario autostradale derivanti da concentrazione comunitaria*".

In conformità a quanto previsto dalla sopracitata nuova normativa di settore, l'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali ha avviato l'attività istruttoria con le 22 Società Concessionarie interessate dall'aggiornamento del piano economico finanziario, predisponendo gli schemi di convenzione unica, sottoponendoli alle società concessionarie e sviluppando il successivo iter approvativo. La procedura delineata dalla Legge Finanziaria 2007 prevede che gli schemi di convenzione unica, sentito il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida sulla regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), siano sottoposti all'esame del CIPE. Una volta ottenuto il parere del CIPE, gli schemi stessi vengono trasmessi alle Camere per il parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per le conseguenze di carattere finanziario.

La nuova disciplina dei concessionari autostradali sopra sintetizzata ha costituito oggetto di rilievi da parte della Commissione Europea che ha sollecitato l'Italia a modificare il testo normativo al fine di eliminare la possibilità di una successiva modifica unilaterale dei contratti stipulati, in occasione dei successivi aggiornamenti dei piani finanziari. Il Governo italiano si è impegnato ad apportare le modifiche auspicate ma allo stato le medesime non sono ancora state adottate.

Sempre con riferimento alla predetta disciplina di settore, la citata Legge Finanziaria 2007 contiene altre disposizioni di interesse, in relazione:

- alla misura del canone annuo di cui all'articolo 10 comma 3 della legge 537/1993, elevato, rispetto alla misura determinata in convenzione, dall'1% al 2,4% da calcolarsi sui proventi netti da pedaggio di competenza dei concessionari; il 42% di tale 2,4% è attribuito all'Anas, ai sensi **dell'art. 1, comma 1020**, della legge Finanziaria 2007, a copertura dei costi sostenuti per le attività di vigilanza e controllo sulle concessioni autostradali;

- alla soppressione, ai sensi **dell'art. 1, comma 1021** della Legge Finanziaria 2007, del sovrapprezzo tariffario autostradale previsto dagli articoli 15 della legge 531/1982 e 11 della legge 407/1990, sostituito da un sovrapprezzo, in favore di Anas, sulle tariffe di pedaggio di tutte le autostrade di importo pari, per il 2007, a 2 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e a 6 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio 3, 4, e 5.

SOPPRESSIONE DEL FONDO CENTRALE DI GARANZIA

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. Per effetto di tale abolizione, l'Anas subentra nella gestione dell'intero patrimonio, nei crediti e nei residui impegni del Fondo nei confronti dei concessionari autostradali. Le risorse presenti nel patrimonio del Fondo così soppresso, saranno impiegate dall'Anas ad