

BILANCIO CONSUNTIVO



Ente nazionale per le strade

Direzione Centrale Amministrativa e Finanziaria

Consiglio:

Vincenzo POZZI	Amministratore
Giuseppe BONOMI	Consigliere
Alberto BRANDANI	Consigliere
Giovanbattista PAPELLO	Consigliere
Mario VIRANO	Consigliere

Collegio dei Revisori:

Mario BASILI	Presidente del Collegio dei Revisori
Renato CASTALDO	Revisore effettivo
Roberto SERRENTINO	Revisore effettivo

Magistrato delegato al controllo atti ANAS

Francesco DE FILIPPIS

Direttore Generale

Francesco SABATO

Direttore Amministrativo e Finanziario

Virgilio PANDOLFI

ANAS

Bilancio di esercizio al 18 dicembre 2002

Indice

Relazione sulla gestione:

1. Andamento dell'esercizio
2. Investimenti ed opere effettuate
3. Trasformazione in S.p.A.
4. Riorganizzazione amministrativa
5. Rimodulazione dei Residui passivi nei Fondi in gestione
6. Organizzazione aziendale
7. Sistema di controllo interno
8. Attività di ricerca, di sviluppo e nuovi servizi
9. Rapporti con società partecipate
10. Fatti di rilievo avvenuti dopo il 18 dicembre 2002
11. Evoluzione prevedibile della gestione 2003

Relazione del Collegio dei Revisori

Bilancio di esercizio 2002

Stato Patrimoniale al 18 dicembre 2002

Conto Economico al 18 dicembre 2002

Nota Integrativa

Struttura e contenuto del Bilancio

Criteri di redazione

Criteri di valutazione

“Tavoli tecnici” presso il Ministero dell’Economia

Informazioni sullo Stato Patrimoniale e sul Conto Economico

Allegati alla Nota Integrativa:

Immobilizzazioni materiali

Immobilizzazioni immateriali

Immobili in uso

Grafici

Tabella di Riconciliazione

Delibera del Consiglio di Amministrazione

RELAZIONE SULLA GESTIONE

1. ANDAMENTO DELL'ESERCIZIO

L'esercizio che si chiude al 18 dicembre 2003 è l'ultimo dell'Ente pubblico economico ANAS che, in data 19 dicembre 2002, si è trasformato in Società per azioni.

Si chiude pertanto una fase della vita aziendale che già nel 1994 aveva visto la trasformazione dell'ANAS da azienda autonoma a Ente pubblico economico, che ora si trasforma in società per azioni, approdando definitivamente al mercato.

L'esercizio 2002 è pertanto un esercizio che chiude un ciclo e ne apre un altro, quello della S.p.A., che consentirà una più efficiente e moderna organizzazione interna, mutuando dal settore privato gli aspetti manageriali, in un'ottica di economicità ed efficienza della gestione.

L'esercizio 2002 ha visto gli amministratori impegnati su fronti diversi e, in particolare, nei seguenti aspetti:

1. monitoraggio dell'avanzamento dei lavori, sia relativi alle opere in corso che alla manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale;
2. ricognizione e pianificazione delle esigenze, a livello nazionale e locale, di nuove opere infrastrutturali da realizzare, con particolare riferimento alla sicurezza delle strade;
3. accelerazione e snellimento delle procedure di gara, al fine di garantire l'efficienza della gestione e incrementare la rapidità di esecuzione delle gare;

4. impegno dell'Ente ai fini della completa trasparenza delle attività svolte, dei lavori, delle relative procedure e dell'intera gestione aziendale, attraverso un programma di rinnovamento interno e la creazione di un sistema di controllo interno e di monitoraggio dei lavori finalizzato a presidiare il rispetto di leggi e procedure;
5. studio di tutte le attività necessarie ai fini della riorganizzazione e ristrutturazione dell'Ente nella fase di trasformazione in società per azioni.

I principali risultati degli sforzi compiuti dalla struttura si evincono dalla pubblicazione, nel 2002, di 1439 bandi di gara, con un impegno di spesa pari a **2.181** milioni di euro, contro i **989** milioni di euro del 2001. Nello stesso esercizio sono stati aggiudicati definitivamente 2306 appalti per un investimento pari a **2.420** milioni di euro; nell'esercizio 2001 lo stesso valore era stato di **1.132** milioni di euro.

Con riferimento ai valori riportati nel conto economico al 18 dicembre 2002, si evidenzia che i costi per lavori della rete stradale, sono pari a **1.841** milioni di euro, rispetto ai **1.805** dello scorso esercizio. Le spese per il personale ammontano a **284** milioni di euro rispetto ai **343** milioni del 2001. Gli ammortamenti e le svalutazioni assommano a **68** milioni di euro contro i **44** dello scorso esercizio. Gli oneri di gestione ammontano a **326** milioni di euro, contro i **333** del 2001.

Le cifre sopra citate sono indicative della generale attenzione posta dal Consiglio di Amministrazione, alla gestione caratteristica dell'azienda, da un lato, e all'esigenza di riorganizzazione in termini di economicità dall'altro. Il bilancio al 18 dicembre 2002, sconta altresì accantonamenti, svalutazioni ed allineamenti contabili, che si sono resi necessari per rispondere a quanto previsto dai principi contabili di riferimento, ivi compresa l'appostazione di un congruo fondo rischi per contenzioso.

Dal punto di vista organizzativo è stata avviata la riorganizzazione amministrativo-contabile dell'ANAS, in un ottica aziendalistica, che ha portato fra l'altro, alla ricognizione ed alla rimodulazione dei "residui passivi" dell'Ente, di cui si

dirà in seguito.

E' stato altresì potenziato l'ufficio di Auditing interno, che ha permesso di avviare significative azioni migliorative nell'ambito del controllo interno aziendale.

Il piano triennale delle opere da realizzare nel periodo 2003-2005, specificamente illustrato nel prosieguo della presente relazione, costituisce il documento strategico più importante dell'azienda, nel panorama del programma di rinnovamento infrastrutturale del paese.

2. INVESTIMENTI ED OPERE EFFETTUATE

I risultati conseguiti nell'esercizio sono conseguenti alla sensibile riduzione dei tempi di appalto ed aggiudicazione degli interventi nonché un notevole incremento degli importi di interventi appaltati ed aggiudicati, come di seguito esposto:

- **BANDI PUBBLICATI:** a tutto dicembre 2002, sono stati pubblicati bandi di gara per un importo complessivo di oltre 2 miliardi e 847 milioni di euro. Nel 2001 sono stati pubblicati bandi per un importo complessivo pari a 551 milioni di euro. Pertanto nel 2002 si è avuto un incremento sia del numero dei bandi pubblicati (+45) sia del loro valore complessivo (+2 miliardi e 296 milioni di euro), pari ad oltre il quadruplo dell'importo rispetto a quello dell'anno precedente;
- **GARE AGGIUDICATE:** a tutto dicembre 2002, sono state aggiudicate n. 63 gare per un importo a base d'asta complessivo di oltre 2 miliardi e 515 milioni di euro. Nel 2001, sono state aggiudicate n. 20 gare per un importo a base d'asta progressivo di 557,8 milioni di euro. Rispetto al 2001, nel 2002 si è avuto un incremento sia del numero delle gare aggiudicate (+43), sia dell'importo complessivo (+1 miliardo e 957,8 milioni di euro). L'importo annuo delle gare aggiudicate nel 2002 è di gran lunga superiore a quello complessivo dell'ultimo triennio (1999–2001).

Autostrada “Salerno-Reggio Calabria”

L'autostrada Salerno–Reggio Calabria, con i suoi 443 km di lunghezza, è l'unica arteria di scorrimento che, attraverso i territori campani, lucani e calabresi,

collega la Sicilia alla grande rete autostradale italiana e europea. L'opera iniziata e completata negli anni '60 e '70 risulta datata principalmente per le caratteristiche del tracciato e per l'aumento dei volumi di traffico.

L'Anas ha provveduto negli ultimi anni a porre in sicurezza l'arteria esistente attraverso un rilevante piano di manutenzione che ha interessato il piano viabile, le strutture di protezione laterali e centrali, nonché il rinnovo della segnaletica verticale ed orizzontale.

Contestualmente è stato avviato un programma di interventi straordinari di ammodernamento per una radicale razionalizzazione dell'arteria in termini di sicurezza e scorrevolezza del traffico.

I lavori di ammodernamento sono iniziati nel 1997 ed attualmente sono aperti al traffico circa 110 km di autostrada ammodernata, mentre sono interessati da lavori circa 200 km. I lavori in corso interessano 32 lotti.

Il potenziamento dell'ammodernamento attraverso l'affidamento al General Contractor

L'approvazione della Legge Obiettivo ha impresso una forte accelerazione alla realizzazione delle opere strategiche per il recupero socio-economico di alcune aree del territorio nazionale.

In questo contesto si inserisce anche l'intervento di ammodernamento dell'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria che, per le sue caratteristiche, rappresenta una direttrice di collegamento fondamentale per la rete autostradale italiana.

Si è quindi resa necessaria una revisione delle strategie dell'Anas finalizzata alla massima accelerazione degli interventi e, ove ritenuto necessario, all'affidamento tramite "Contraente Generale".

La revisione ha portato a accorpare gli interventi ancora da realizzare nel modo seguente:

- n° 6 macro lotti di importo variabile da M€ 500 a M€ 1.000, da affidarsi a Contraente Generale;

- n° 6 lotti di completamento.

Questo quadro di interventi è stato già attivato con la pubblicazione, a settembre del 2002, del bando di gara relativo al macrolotto n° 1, le relative procedure di gara verranno concluse nel 2003. Complessivamente si prevede di pubblicare, nel corso dell'anno prossimo, i bandi di gara di tutti i restanti macrolotti e di tre lotti di completamento.

Nel dettaglio la suddivisione dei macrolotti è riportata nella tabella seguente:

INTERVENTO
MACROLOTTO N. 1 – Dal Km 53+800 al km 82+330. Dallo svincolo di Sicignano degli Alburni (innesto con il raccordo autostradale per Potenza) allo svincolo di Atena Lucana (escluso)
MACROLOTTO N. 2 – Dal Km 108+000 al km 148+000. Dallo svincolo di Padula - Buonabitacolo (escluso) allo svincolo di Lauria sud (incluso)
MACROLOTTO N. 3 – Dal Km 148+000 al km 185+000. Dallo svincolo di Lauria sud (escluso) allo svincolo di Morano Calabro (escluso)
MACROLOTTO N. 4 – Dal Km 185+000 al km 286+000. Dallo svincolo di Morano (incluso) allo svincolo di Tarsia (escluso). Dallo svincolo di Cosenza sud (escluso) allo svincolo di Attilia - Grimaldi (incluso)
MACROLOTTO N. 5 – Dal Km 393+500 al km 423+300. Dallo svincolo di Gioia Tauro (escluso) allo svincolo di Scilla (escluso)
MACROLOTTO N. 6 – Dal Km 423+300 al km 437+500. Dallo svincolo di Scilla (incluso) allo svincolo di Campo Calabro (incluso).
Ammodernamento e adeguamento al tipo 1/b delle norme C.N.R./80 dal km 22+400 al 23+000 compreso svincolo e variante di Battipaglia
Ammodernamento e adeguamento al tipo 1/b delle norme C.N.R./80 dal km 47+800 al 53+800. Dallo svincolo di Contursi (escluso) allo svincolo di Sicignano degli Alburni (escluso)
Ammodernamento e adeguamento al tipo 1/b delle norme C.N.R./80 dal km 286+000 al 304+200 dallo svincolo di Attilia-Grimaldi (escluso) allo Svincolo di Falerna (incluso)
Ammodernamento e adeguamento al tipo 1/b delle norme C.N.R./80 dal km 29+400 al 30+000 (svincolo di Eboli incluso)

Rapporti con l'Unione Europea

Nel corso del 2002 l'Ufficio rapporti con l'Unione Europea ha curato la gestione dei programmi dell'ANAS cofinanziati dall'UE (chiusura del Programma operativo '94-'99 "Infrastrutture di trasporto stradale" e l'avvio concreto del nuovo ciclo di programmazione 2000-2006); contemporaneamente è entrata nel vivo la gestione del nuovo Programma Operativo 2000- 2006.

In particolare, con il Complemento di Programmazione e di altri documenti programmatici, si è attivata la procedura per l'inserimento della parte ANAS nel finanziamento previsto a carico del fondo di rotazione di cui alla L.183/97.

Conseguentemente, l'Anas ha provveduto ad individuare un parco progetti denominato di "prima fase di attuazione". E' stato pertanto possibile definire il quadro complessivo degli interventi, anche secondo il loro livello di priorità, distinguendoli tra Progetti Volano, Progetti Pon, e Progetti Idonei.

3. TRASFORMAZIONE IN S.P.A.

Il 19 dicembre 2002 il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS ha approvato la **trasformazione** della forma giuridica da Ente Pubblico Economico (istituito con decreto legislativo 26 febbraio 1994, n.143) a **Società per azioni**, in attuazione del decreto legge 8 luglio 2002, n.138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n.178.

Questa data segna un importante passaggio nell'ambito del processo di radicale trasformazione che l'organizzazione ha intrapreso a partire dalla fine del 2001, termine del periodo di commissariamento straordinario. La trasformazione in S.p.A., infatti, ha favorito la politica di valorizzazione del patrimonio aziendale e delle competenze tecniche e professionali.

Nell'ambito della trasformazione della forma giuridica, l'organizzazione ha intrapreso una serie di iniziative mirate a perseguire obiettivi di efficienza ed efficacia nell'uso delle risorse, ampliando il dialogo con tutti gli *stakeholders*, in coerenza con una logica di sviluppo sostenibile. Allo stesso tempo l'azienda ha dato un contributo decisivo al rilancio del settore delle opere pubbliche in Italia, rispondendo al mandato governativo di rappresentare uno degli attori chiave del Piano di rilancio infrastrutturale.

In riferimento al **“core business”** aziendale, ovvero la progettazione, realizzazione e gestione della rete stradale ed autostradale italiana, sono state intraprese nel 2002 importanti iniziative in riferimento alla programmazione, aggiudicazione e realizzazione dei lavori.

In riferimento al **processo di trasformazione organizzativa** nel corso del 2002 sono state portate a termine rilevanti iniziative.

Si è proceduto ad una profonda **riorganizzazione dei sistemi di controllo interno**, attraverso la costituzione dell'*Auditing Interno*, che, posto alle dirette dipendenze del Presidente, svolge funzione di Organismo di Controllo e vigila sul rispetto delle normative e delle procedure interne, al fine di rafforzare significativamente il sistema dei controlli interni e di adeguare la struttura organizzativa al D.lgs. 231/01.

Nell'ambito dell'adeguamento dell'organizzazione al disposto del D.lgs. 231/01, l'*Auditing Interno* ha promosso la redazione delle principali procedure aziendali e l'adeguamento delle stesse al citato Decreto.

Inoltre, si è proceduto ad una ristrutturazione dell'Ufficio di Valutazione e Controllo Strategico (UVCS). Tale Ufficio svolge funzioni di pianificazione e controllo strategico, al fine di accertare la rispondenza dei risultati delle attività aziendali agli obiettivi programmatici, valutando comparativamente costi, modi e tempi di realizzazione.

L'UVCS è posto a presidio del processo di *budgeting* aziendale, sistema di controllo di gestione assolutamente fondamentale nella nuova forma giuridica. La definizione della struttura del Budget ha consentito di formalizzare le procedure di pianificazione e di monitoraggio e di realizzare il Budget pilota 2003.

Un'altra importante area che è stata profondamente riorganizzata e valorizzata in vista della trasformazione è la **gestione delle Risorse Umane**. Nel corso del 2002 si è proceduto al rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro. Il nuovo contratto ha consentito da un lato un efficientamento nella gestione delle risorse umane, dall'altro una riduzione del lavoro straordinario con un risparmio di circa 1 milione di euro all'anno.

Inoltre, si è proceduto alla definizione della pianta organica aziendale, attraverso la riorganizzazione ed il dimensionamento delle unità organizzative centrali e periferiche, con l'individuazione di chiare responsabilità ed obiettivi per ciascun ufficio e ciascun dipendente e con l'allineamento tra i compiti svolti ed i livelli di inquadramento del personale.