|  |
| --- |
| **Senato della Repubblica****Commissione 8a****Lavori pubblici, Comunicazioni** |

**Intervento del Presidente dell’ANAS S.p.A.**

**Dott. Pietro Ciucci**

***“L’andamento delle attività di investimento e di manutenzione sulla rete stradale di competenza e le prospettive di sviluppo dell’ANAS S.p.A.”***

**Sintesi**

***Roma, 24 febbraio 2015***

**1.1 Premessa**

* La presente audizione rappresenta l’occasione per prospettare un **quadro di sintesi del complesso delle misure che l’attuale management aziendale ha adottato, dal 2006 ad oggi**, per **ridefinire il sistema di regole di funzionamento dell’ANAS** e superare così i principali **profili critici che caratterizzavano la situazione della Società a quell’epoca -** anche a seguito della recente trasformazione da ente pubblico in società per azioni (forte rallentamento delle attività e blocco delle nuove iniziative di investimento; stallo delle attività amministrative, inadeguatezza del sistema dei controlli; assetto di *governance,* totale dipendenza economico-finanziaria per l’intero fabbisogno dal bilancio dello Stato).
* **Tali criticità erano state oggetto di rilievo da parte dei Ministeri di riferimento, della Corte dei Conti; della** **Ragioneria Generale dello Stato** e **dell’Alto Commissario** per la prevenzione ed il contrasto della criminalità e delle altre forme di illecito nella pubblica.
* **L’efficacia delle azioni** adottate dal nuovo vertice – con riferimento a **tutte le principali aree operative aziendali - è dimostrata** dal **riequilibrio del conto economico della Società** (in utile a partire dal 2008, con distribuzione di dividendo all’Azionista dal 2009, a fronte del mezzo miliardo di euro di perdite del 2005); dal **contenimento dei costi aziendali** (azzeramento del consulenze, delle spese per rappresentanza, promozionali e per sponsorizzazioni, decremento del costo complessivo del lavoro; notevole contenimento delle spese per automezzi, per telefonia e per materiali d’ufficio); dall’a**ffermazione quale prima stazione appaltante in Italia dal 2007** (come risulta dai dati CRESME); dall’a**ccelerazione negli investimenti** (con il riavvio di interventi rimasti a lungo sospesi); **dall’efficientamento dei processi,** anche informatici, relativi all’esercizio della rete e al controllo del traffico; dal **potenziamento dei sistemi di controllo**.
* **Il complesso delle misure** intraprese è stato **oggetto di apprezzamento** da parte dei **Ministeri di riferimento**, **dell’Alto Commissario** per la prevenzione ed il contrasto della criminalità e dei **Magistrati della Corte dei Conti** deputati al controllo sulla gestione dell’ANAS ed ha messo l’Azienda in condizioni di perseguire la propria impegnativa missione di progettare, realizzare, gestire e manutenere la rete stradale e autostradale di interesse nazionale, partecipando così alla modernizzazione del Paese e **proseguendo lungo quel processo di privatizzazione formale della Società che era stato avviato nel 2002**, con la trasformazione in società per azioni.

**1.2. La mission dell’ANAS e la struttura organizzativa**

* ANAS è stata trasformata da ente pubblico in **società per azioni nel 2002**.
* Ha un capitale sociale pari ad Euro 2.269.892.000, **interamente detenuto dal** MEF, ed è sottoposta alla **vigilanza del** MIT.
* È qualificata quale **organismo di diritto pubblico** ma **non organo *in house* della P.A.**.
* A seguito di un **processo di riordino normativo**, avviato dall’art. 36 del D.L. 98/2011, dal 1° ottobre 2012 **le competenze sulle concessioni autostradali a pedaggio sono state trasferite dall’ANAS al MIT** e la Società continua a svolgere **il ruolo di concessionario** della rete viaria di  **circa 25 mila km** di strade ed autostrade statali non a pedaggio.
* La Società è ricompresa **nell’elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato**, individuate ogni anno dall’ISTAT ex art. 1, co. 3, della L. 196/2009; **da tale inserimento** deriva l’**assoggettamento** ad una **serie di vincoli operativi**.
* **Dal 2011** la Società **non riceve più alcun corrispettivo di servizio** per le attività di **gestione ordinaria della rete in concessione.**
* L’ANAS opera **sull’intero territorio nazionale**, attraverso **19 Compartimenti** regionali, **una Direzione Regionale** per la Sicilia e **4 Uffici Speciali**, uno dei quali competente per l’autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria.
* Per quanto riguarda **il Gruppo ANAS,** l’attività dell’ANAS è **articolata in una pluralità di società che operano sul mercato italiano ed estero,** consentendo **al Gruppo** di concludere l’esercizio 2013 con un **utile consolidato di 8,7 milioni di euro**. Lo scorso mese di novembre è stata costituita la società **Centralia – Corridoio Italia Centrale**, società mista con le Regioni Toscana, Umbria e Marche per il completamento dell'Itinerario E78 Grosseto Fano. Di particolare rilievo è, infine, **l’attività sui mercati esteri** svolta, a partire dal 2° semestre 2012, con la costituzione di **Anas International Enterprise** S.p.A., nell’ottica della valorizzazione internazionale dell’importante know how di ANAS nel settore delle infrastrutture viarie, sviluppando, anche in partecipazione con altri soggetti pubblici e privati italiani o stranieri, servizi integrati di ingegneria, strutturazione di concessioni stradali, direzione lavori ed alta sorveglianza, attività di PMC (project management consulting), assicurazione e controllo qualità sui lavori ed assistenza in processi di riorganizzazione e privatizzazione, nel settore delle infrastrutture di trasporto, anche in partecipazione con altri soggetti pubblici e privati italiani o stranieri. La società, che ha un portafoglio ordini di oltre 210 milioni Euro, ha finora acquisito importanti commesse in Algeria, Libia, Qatar e Colombia

**1.3 Investimenti per nuove opere**

* **Obiettivo prioritario di ANAS** è quello di **ammodernare e completare la rete di interesse nazionale** in gestione (**circa 25.000 km** di strade ed autostrade).
* N**ella maggior parte dei casi gli investimenti attuati** dalla Società **riguardano l’ammodernamento e l’adeguamento di tratti già esistenti** (**dei 1.500 km aperti** al traffico dal 2007 ad oggi circa **l’80%** si riferisce ad **ammodernamenti e varianti già in esercizio)**. Da tale caratteristica degli interventi consegue un **sistema di gestione dei cantieri più complesso -** rispetto al caso di un’opera ex novo – con l’attuazione di aperture progressive **al traffico in modalità provvisoria**, al fine di consentire l’efficace prosecuzione dei lavori successivi limitando i disagi per l’utenza. Per questo motivo, la **Società ha** spesso **operato**, non attraverso una frammentazione in lotti, ma mediante **la realizzazione di tronchi funzionali**, scelta questa conseguente sia alla disponibilità delle risorse finanziarie sia all’inerenza degli interventi da effettuare al completamento e all’ammodernamento di tratte già in esercizio.
* L’ANAS riveste un ruolo centrale nell’infrastrutturazione del sistema Paese, come attestato anche dai **dati CRESME** che indicano nella Società **la prima** **stazione appaltante d’Italia:** nel periodo **2007-2014** ha pubblicato **più di 5500 bandi** per un importo di **23 miliardi di euro.**
* Dal **2006** l’ANAS, nonostante la congiuntura negativa ed i vincoli di finanza pubblica:
* ha **avviato** quasi **210 nuovi lavori** che hanno comportato un impegno complessivo di **13 miliardi di euro** (cui vanno aggiunti **2 miliardi di euro di investimenti** realizzati attraverso **Quadrilatero Umbria Marche)**;
* ha **portato a termine opere**, con la conseguente apertura al traffico, per **1.500 km** di strade e autostrade con un **investimento** di **16 miliardi di euro**. Fra le **principali infrastrutture ultimate**, in **tutte le Regioni del Paese**, si ricordano: **260 km** sulla **Nuova Autostrada Salerno-Reggio Calabria**, **25 km** della **Trasversale delle Serre** e oltre **30 km** della **Nuova SS 106 Jonica** in Calabria, **25 k**m di nuova autostrada **Catania-Siracusa**, **9 km** della **Siracusa-Floridia** e **29 k**m dell’itinerario **Agrigento-Caltanissetta** in Sicilia, **46 km** della **SS 125** e **38 km** della **SS 131** in Sardegna, **22 km** sulla **SS 38** (variante di Morbegno), sulla **SS 36** (Cinisello) e sulla **SS 42** (Val Camonica) in Lombardia, **18 km** nel tratto Pietrelcina-SanMarco dei Cavoti sulla **SS 212** in Campania, **30 km** sulla **Asti-Cuneo** in Piemonte, **20 km** sul **GRA** e le viabilità accessorie della **Roma-Fiumicino** nel Lazio.
* ha **speso** per infrastrutture viarie **19 miliardi di euro**.
* Attualmente **sono attivi o in fase di avvio 110 cantieri per nuove opere** per un **investimento complessivo di 11** miliardi di euro, dei quali 5 miliardi già spesi**.** Fra le principali gare in corso vi sono il **nodo di Casalecchio di Reno** per un investimento di 159 milioni in Emilia, il tratto **Viadotto Stupino-Altilia** sulla Salerno-Reggio Calabria per 340 milioni, nel Lazio il tratto **Monteromano-Cinelli** sulla SS 675 per un investimento di 120 milioni, in Piemonte la **tangenziale di Novara** (prevista nello Sblocca Italia) per 124 milioni, nel Veneto **la tangenziale di Vicenza** per 86 milioni, nelle Marche il tratto **Acquasanta-Trisungo** per un valore di 116 milioni, in Sardegna i lavori di **completamento della SS 131** per 55 milioni.
* Particolarmente significativo è stato, peraltro, **dal 2006 in poi l’impegno** profuso dalla **Società per portare a compimento numerosi progetti avviati in passato e rimasti a lungo sospesi.**
* Attualmente la Società si trova in **prima linea nell’attuazione del Piano ordinario e straordinario di investimenti deciso dal Governo**, come dimostrano i significativi **stanziamenti contenuti nei recenti provvedimenti normativi** per la realizzazione di opere di sua competenza per **quasi 5,8 miliardi di euro** - di cui 1,3 miliardi relativi ad APQ con le Regioni - che consentiranno di **avviare entro il 2015 oltre 50 cantieri per nuove opere,** per 34 delle quali le relative gare sono già in corso[[1]](#footnote-1).
* In particolare, il **Decreto Legge Sblocca-Italia** consente di avviare **investimenti per oltre 1,9 miliardi** di euro, compresi 300 milioni di manutenzione straordinaria, in relazione a **11 interventi** (compreso lo stanziamento per la Quadrilatero Umbria – Marche per 120 milioni di euro). **L’ANAS ha dato puntuale attuazione al provvedimento, rispettando lo sfidante crono-programma** previsto per l’attuazione degli interventi di propria competenza.
* A tali importi si aggiungono ulteriori **1,2 miliardi** di euro previsti dalla **L. di Stabilità 2015** da destinare a nuove **opere e ad interventi di manutenzione straordinaria**. ANAS ha già definito, d’intesa con il MIT, il **Contratto di Programma 2015** sulla base delle risorse stanziate da tale legge, consegnando anche una **proposta di Piano quinquennale degli investimenti 2015-2019**.

**1.4 Interventi di manutenzione straordinaria**

* Gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete di oltre 25.000 km gestiti da ANAS rivestono **un’importanza fondamentale sia nell’ottica di garantire la sicurezza dell’utenza che di preservare il valore del patrimonio infrastrutturale in gestione**.
* Sulla rete ANAS si contano **oltre 11.000 ponti e viadotti, 4.000 dei quali** con lunghezza superiore a 100 metrie **1.200 gallerie** di cui 842 di lunghezza superiore ai 500 metri. Oltre **il 40% di queste opere sono state realizzate in periodi antecedenti il 1970** e hanno, quindi, **raggiunto o superato la vita utile di progetto.**
* **Lo stato di conservazione delle opere d’arte** risente, in generale, **della mancanza, protrattasi per molti anni, di una manutenzione programmata** che ha causato un’accelerazione dei naturali fenomeni di invecchiamento dei materiali dovuti alle azioni atmosferiche, accentuata anche dai maggiori effetti dell’azione dinamica causata dall’intenso volume di traffico di mezzi pesanti caratterizzati da pesi sempre crescenti.
* Da ciò l’esigenza di **porre in essere importanti interventi di manutenzione** (risanamento strutturale, adeguamento sismico, adeguamenti impianti in gallerie), per i quali occorre **disporre di risorse programmate, che consentano di sostituire ad interventi ex post con carattere emergenziale un piano organico di manutenzione preventiva**. Occorre poi effettuare interventi sulla rete viaria complessiva, per migliorare le condizioni delle infrastrutture e della piattaforma stradale, incrementare la sicurezza e riqualificare gli impianti tecnologici presenti. A tale scopo ANAS, nell’ambito delle attività di gestione, si è dotata di **alcuni strumenti informatici** (come il MOS web ed il MOS mobile) che consentono di **rilevare la situazione analitica delle strade**.
* L**a manutenzione ordinaria** rientra tra i costi della gestione e viene **finanziata mediante risorse della Società** che non riceve più un corrispettivo di servizio a fronte dell’espletamento di tale attività. **Nell’ultimo triennio** ANAS ha sostenuto costi diretti ed indiretti a fronte di tale attività **per circa 2 miliardi di euro**.
* Le **attività di manutenzione straordinaria** rientrano, invece, tra gli **investimenti,** **finanziati mediante risorse a carico del bilancio pubblico**.
* Nel periodo dal **2007 al 2014** sono stati **portati a termine circa 1.600** interventi di manutenzione straordinaria per un importo di **1,6** **miliardi** di Euro; ad oggi sono attivi ed in fase di attivazione **600** **interventi**, per un importo di oltre **1 miliardo di euro.**
* Particolare rilievo assume il **Programma di Manutenzione Straordinaria di Ponti Viadotti e Gallerie,** che ha ricevuto di recente **tre stanziamenti** per un importo complessivo di circa **1 miliardo** di euro e che consente di realizzare molteplici **interventi distribuiti sull’intero territorio nazionale.**

**1.5 I risultati economici conseguiti dall’ANAS**

* L’ANAS, a partire dal 2008, ha conseguito **l’utile di esercizio,** superando il **pesante disavanzo ereditato dalla gestione 2005** (- **500** M€).
* A partire **dall’esercizio 2009** la Società ha distribuito un **dividendo al Ministero Azionista** per circa **30 milioni di euro** complessivi, cui si aggiungono gli **importi versati al MEF**, in attuazione delle norme di **spending review**, per **15 milioni di Euro** complessivi .
* Anche il **bilancio consolidato del Gruppo** chiude **in utile dal 2008**; circostanza che dimostra il contributo positivo fornito dalle società che lo compongono. L’andamento positivo della gestione ANAS è confermato anche nel **1° semestre 2014** che ha chiuso con un **utile** di **6,3 M€,** influenzato da un andamento dei ricavi in leggera ripresa rispetto al periodo precedente e da una contrazione dei costi di gestione perseguita attraverso una attenta **politica di contenimento delle spese in linea con le norme di spending review.** Tale risultato considera la quota di competenza del versamento dovuto allo Stato (ex art. 8 del D.L. n. 95/2012) a fronte della **riduzione dei consumi intermedi, pari a 7,4** milioni di Euro per l’intero 2014 (**2,6** milioni nel **2012** e quasi **5** milioni nel **2013**). Inoltre, il D.L. n. 66/2014 prevede **una riduzione dei costi operativi del 2,5% per il 2014** (**15** milioni di Euro) e del **4% nel 2015** (**25** milioni di Euro), distribuendo al MEF, in sede di approvazione dei bilanci, un dividendo pari ai risparmi di spesa conseguiti, al netto dell’eventuale acconto erogato entro il 30 settembre di ciascun esercizio.
* Il **Budget per l’intero anno 2014** prevede un **risultato positivo** per circa **17** **M€;** tale risultato non tiene conto, in quanto ancora in fase di esatta quantificazione, degli **effetti negativi** della nuova disciplina degli **accessi sulla rete dell’ANAS**, introdotta in sede di conversione del **D.L. n. 133,** che incideranno sull’utile di esercizio 2014, con ulteriori effetti negativi per gli anni successivi.
* Nella sua qualità di società pubblica, **ANAS** è sottoposta ad un **articolato sistema di controlli sulla gestione, le cui risultanze non** hanno mai evidenziato, dal **2006 in poi, rilievi negativi.** I **bilanci societari** sono stati **approvati in Assemblea degli Azionisti MEF e MIT** e sottoposti al **controllo del Collegio Sindacale** nonché **certificati, senza alcun tipo di rilievo, dalla società di revisione.** ANAS è inoltre sottoposta al **controllo sulla gestione** da parte del **Magistrato della Corte dei Conti**.
* ANAS sta redigendo per il terzo esercizio consecutivo, il **“Bilancio Integrato”,** contenente sia i risultati economico-finanziari che le prestazioni socio-ambientali**,** che fa seguito alla redazione dal 2008 del **Bilancio di Sostenibilità**. A conferma dell’innovatività di tale impostazionee dell’azione etico-sostenibile svolta, la Società **è stata premiata come vincitrice all’Oscar di Bilancio 2013** (categoria Società e Grandi Imprese non Quotate), promosso dalla FERPI ed **ha ottenuto la massima valutazione**, da parte del Global Reporting Initiative, a **testimonianza dell’azione etico-sostenibile svolta.**

**1.6 La politica di contenimento dei costi aziendali e profili attinenti alla gestione operativa**

* Dal 2006 ANAS ha adottato una serie di misure volte al contenimento dei costi aziendali, **di fatto anticipando le norme di spending review successive,** quali:
* il **sostanziale azzeramento** già dal **2010 delle consulenze** (pari nel 2104 a 20 mila euro a fronte dei 20 milioni di euro del 2005);
* la **riduzione progressiva** fin **dal 2009** del **numero dei dipendenti** (passati dagli **oltre 6.600** del **2006** ai **6.160** del **2014)**,
* il **decremento del costo complessivo del lavoro**;
* il sostanziale **azzeramento delle spese per rappresentanza**, **promozionali** e per l’uso delle **carte di credito,**
* **l’eliminazione delle sponsorizzazioni,**
* il **notevole contenimento** delle **spese per automezzi**, **per telefonia** e **per materiali d’ufficio***.*
* La Società ha inoltre avviato concrete azioni di efficientamento della struttura, attraverso:
* l’implementazione del **nuovo Modello di Esercizio della rete**;
* **il potenziamento dei sistemi di controllo** (Organismo di Vigilanza, Internal Auditing; nomina del Dirigente preposto; istituzione dell’“*Unità Protocolli di Legalità*” e del “*Servizio Verifiche Materiali e Forniture*”**,** Responsabile Trasparenza e Anticorruzione);
* la **revisione delle procedure e dei bandi** per appalti e acquisti nonché per pervenire alla digitalizzazione degli affidamenti e dei relativi contratti;
* la **redazione ed aggiornamento delle procedure** aziendali dei processi *“core”* della Società, anche nell'ottica del rispetto delle prescrizioni poste dal D.lgs. 231/01;
* la **formazione del personale**;
* **la certificazione in qualità** di tutte le attività aziendali;
* il perseguimento di obiettivi di efficienza costruttiva, strategie manutentive, sicurezza e riduzione degli impatti ambientalimediante le **attività** di **ricerca, innovazione e sviluppo di nuove tecnologie;**
* **l’adozione dei più moderni sistemi di informazione all’utenza** e **lo sviluppo** di **un’esperienza,** quasi unica, nella gestione delle **emergenze stradali.**

**1.7 Le risorse finanziarie**

* **La fonte principale di finanziamento** dell’ANAS è costituita **da una quota** di **tariffa versata dagli utenti della rete autostradale a pedaggio in gestione alle società concessionarie,** calcolatain **proporzione ai chilometri percorsi,** il cui ammontare segue l’andamento del traffico sulla rete autostradale a pedaggio, oltre **alle entrate diverse derivanti da pubblicità, canoni d’accesso, royalties da aree di servizio su autostrade in gestione diretta, trasporti eccezionali, attività all’estero,** ecc. Infine, occorre considerare i **dividendi distribuiti all’ANAS dalle società controllate**.
* In particolare, i concessionari autostradali sono tenuti a corrispondere direttamente all’ANAS un canone annuo rappresentato da una quota dei proventi netti dei pedaggi di competenza dei concessionari stessi **(cfr. art. 1, co. 1020 L. n. 296/2006)**. Tale quota, a seguito dell’abrogazione del sovrapprezzo tariffario previsto dal comma 1021 della medesima Legge n. 296/2006, è stata incrementata di un importo, calcolato sulla percorrenza chilometrica di ciascun veicolo che ha fruito dell'infrastruttura autostradale, per effetto di quanto disposto dall’art. **19, co. 9 bis, D.L. n. 78/2009** e, successivamente, dall’**art. 15, co. 4, del D.L. n. 78/2010**. L’art. 1, co. 362 Legge n. 190/2014 è recentemente intervenuto su tale disciplina stabilendo che dal 2017 sia ridotta dal 42 al 21% la quota delle risorse derivanti dal pagamento del canone annuo che i concessionari sono tenuti a corrispondere direttamente ad ANAS.

**1.8 Prospettive di sviluppo di ANAS**

* Dall’analisi del quadro **normativo e regolamentare di riferimento emerge come il Legislatore abbia delineato per l’ANAS, a partire dalla trasformazione in società per azioni, un percorso di progressivo avvicinamento al mercato, che la Società ha seguito,** in coerenza con le indicazioni ricevute dalle Autorità di Governo, attraverso **una pluralità di azioni finalizzate all’efficientamento della struttura** nonché **ad assicurare** nell’ambito **la massima trasparenza e l’efficace comunicazione**.
* In tale contesto si inserisce anche il riordino delle competenze di ANAS operato dall’art. 36 del D.L. n. 98/2011 e dall’art. 11, commi 5 e 6, del D.L. n. 216/2011 che ha comportato il trasferimento, dal 1° ottobre 2012, delle **competenze sulle concessioni autostradali a pedaggio,** fino a quel momento svolte dall’ANAS **al MIT.** Nell’ambito di tale riordino, è stata soppressa l’originaria parte del co. 9 dell’art. 36 D.L. 98/2011 che prevedeva **l’introduzione di modifiche statutarie al fine di configurare – per il futuro – l’ANAS come “organo *in house* della P.A.”**, abrogazione **motivata** (cfr.relazione illustrativa) con la considerazione che tale **configurazione risultava in contrasto con l’operatività di mercato dell’ANAS, avviata dalla trasformazione in spa e consolidata negli anni successivi, operatività essenziale per competere con prerogative analoghe a quelle degli altri concessionari.**
* Di recente, il **progetto di procedere alla privatizzazione di ANAS** è stato ribadito **dall’attuale Governo**, che ha inserito la Società nel **programma di privatizzazioni 2015-2016**.
* L**a privatizzazione dell’ANAS presuppone norme certe in ordine al funzionamento e al finanziamento della Società**, non soltanto in relazione alla copertura dei costi sostenuti per l’attività di gestione ordinaria della rete (come già avviene attualmente), ma anche **per gli investimenti in nuove opere e manutenzione straordinaria, senza gravare integralmente sul bilancio dello Stato.**
* Al fine di conseguire tale obiettivo, il primo passaggio necessario consiste nel **completamento della privatizzazione formale della Società**, avviata nel 2002, mettendo a punto un percorso operativo che conduca l’ANAS fuori **dalla lista ISTAT di consolidamento del bilancio pubblico e quindi dal perimetro della P.A.**.
* **Il finanziamento delle opere** potrebbe essere realizzato, in tutto o in parte, **con la previsione del pedaggio sulle nuove realizzazioni** nonché attraverso **l’eventuale introduzione graduale del pedaggio su parte della rete attuale** dell’ANAS (tenendo conto degli utilizzatori frequenti), al fine di consentire il finanziamento, anche parziale, dei nuovi investimenti e **ridurre l’incidenza sul bilancio dello Stato degli oneri** per la **realizzazione di nuove opere**.
* In tale quadro occorrerà procedere, tra l’altro, ad una **rimodulazione della cornice normativa e regolamentare di riferimento per la Società al duplice fine di definire gli esatti contenuti della concessione** e di **eliminare le residue competenze pubblicistiche** che derivano dall’originaria configurazione dell’ANAS quale azienda autonoma prima ed ente pubblico poi.
* I **vantaggi per lo Stato** a seguito dell’uscita dell’ANAS dal perimetro della P.A. **risulterebbero rilevanti,** in quanto la Società sarebbe in grado di:
* provvedere alla **realizzazione, graduale, di interventi di completamento ed adeguamento della rete senza gravare interamente sul bilancio pubblico**;
* far fronte agli oneri di manutenzione straordinaria sulle tratte pedaggiate **senza oneri a carico dello Stato** e **raggiungere l’autonomia economico-finanziaria** per l’**esercizio** di tali tratti, e
* **far emergere un valore della rete da iscrivere a patrimonio della Società**.
* Il confronto sul mercato rappresenterebbe inoltre per la Società **un ulteriore stimolo ad efficientare** sempre di più **la propria struttura**, in linea con il percorso già tracciato negli ultimi anni.
* Completata tale fase, sarebbe possibile passare nel 2016 alla **privatizzazione sostanziale della Società, con l’apertura del capitale (30-40%)** dell’ANAS in una prima fase ad investitori istituzionali cui potrebbe seguire l’offerta ad una più ampia platea di soggetti.
* Al riguardo, esiste, infatti, un **concreto interesse da parte degli investitori istituzionali internazionali ad approfondire il tema**, che è stato confermato, tra l’altro, nel corso di recenti incontri avvenuti a Milano a settembre scorso, in occasione dell’Italian Infrastructure Day.
* La Società è **pronta a fare la sua parte per conseguire lo sfidante obiettivo della privatizzazione sulla base degli indirizzi provenienti dalle Autorità di Governo**, con ciò ultimando quel percorso di avvicinamento al mercato, intrapreso a partire dal 2002, con l’avvenuta trasformazione in società per azioni, e divenire un vero e proprio operatore di mercato, punto di riferimento nella realizzazione e gestione delle opere pubbliche.
1. Tra i 50 cantieri da avviare nel corso del 2015 vi sono :

	* **14** interventi previsti negli **Accordi di Programma Quadro** con le **Regioni Puglia, Sicilia, Basilicata e Sardegna** per un investimento complessivo di **650 milioni di Euro** e precisamente 4 interventi in Basilicata per 125 milioni, 1 in Puglia per 36 milioni, 5 in Sardegna per 290 e 4 in Sicilia per 200 milioni;
	* **28** interventi **finanziati con precedenti piani ante 2014** per un importo complessivo di **oltre 1,6 miliardi di Euro** (tra cui **la variante all’abitato de L’Aquila** per 48 milioni, il collegamento **Sammarate-Novara** per 133 milioni, il riappalto dei **lavori della SS 131** in Sardegna per un importo di 55 milioni di Euro, già in gara);
	* **13** interventi nel **Contratto di Programma 2014** (il cui definitivo Decreto Interministeriale di approvazione è stato registrato dalla Corte dei Conti nei giorni scorsi), per complessivi **502 milioni** (di essi, **11 interventi sono già in gara**, tra cui la tangenziale di Vicenza per 86 milioni, la tratta Acquasanta-Trisungo nelle Marche per 116 milioni, la tratta Gubbio-Mocaiana in Umbria per 76 milioni, il tratto laziale di completamento della Terni-Rieti per 23 milioni). [↑](#footnote-ref-1)