



BILANCIO 2023



**RELAZIONE
FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2023**

Anas S.p.A.

Società Concessionaria ai sensi del D.L. 138/2002 (convertito con L. 178/2002), con socio unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e, con decorrenza 1° giugno 2022 ai sensi del Regolamento di Gruppo, soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Capitale Sociale:

euro 2.269.892.000,00 i.v.

Sede Legale:

Via Monzambano, 10 - 00185 Roma

Codice Fiscale e Registro delle Imprese:

80208450587

R.E.A.:

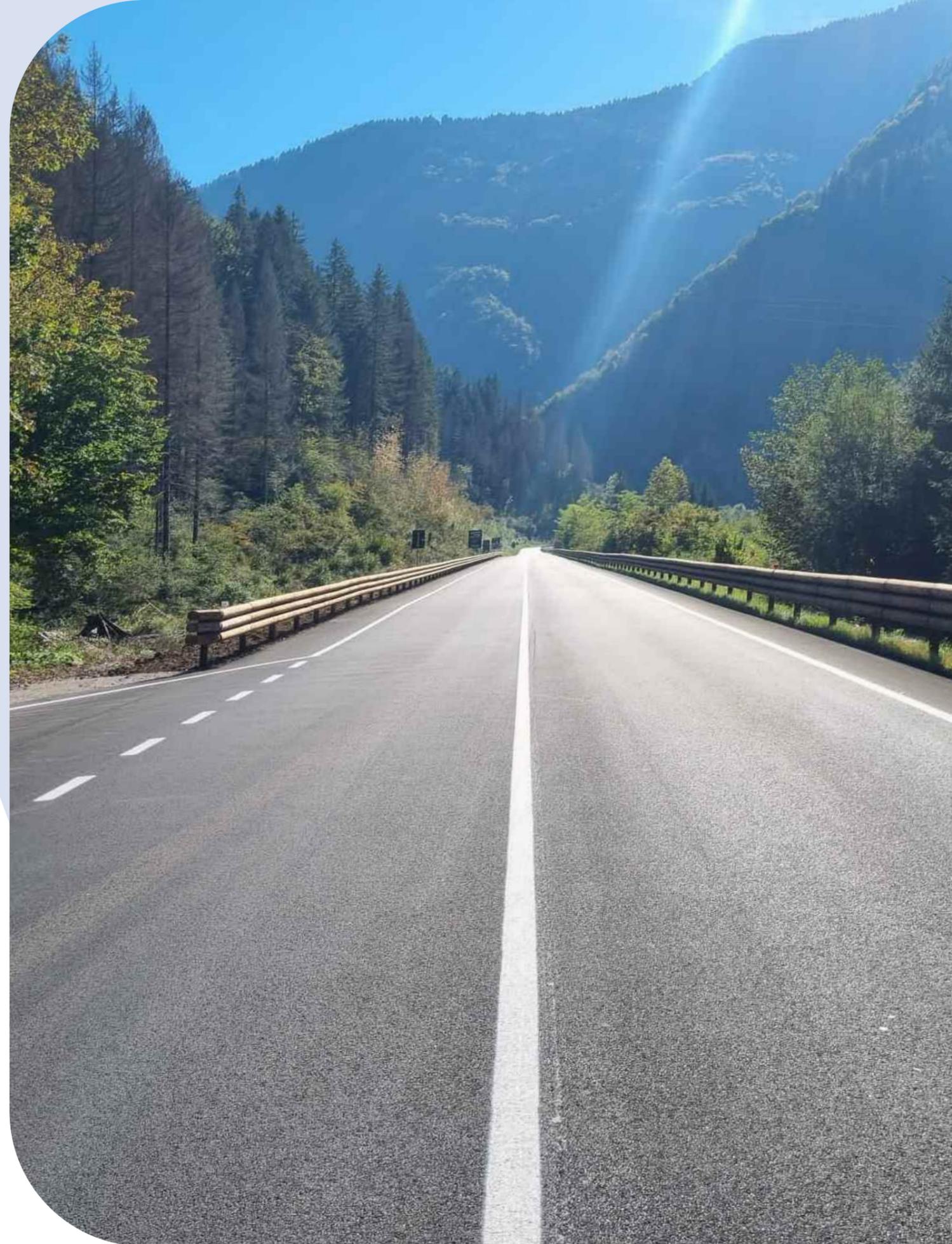
1024951

Partita IVA:

02133681003

Sito web:

www.stradeanas.it



MISSIONE DELLA SOCIETÀ

Anas S.p.A. gestisce la rete stradale e autostradale italiana non a pedaggio di interesse nazionale ed è sottoposta al controllo e alla vigilanza tecnica e operativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Grazie al notevole bagaglio di esperienza accumulato in oltre 90 anni di attività e alle competenze del personale, Anas ha ampliato la gamma dei servizi offerti, svolgendo attività di supporto agli enti pubblici e offrendosi come elemento catalizzatore in Italia e all'estero nei servizi di progettazione, costruzione e manutenzione della rete viaria.

L'impegno della Società nella progettazione, costruzione e gestione delle infrastrutture stradali si concentra sulla sicurezza della rete, tutela dell'ambiente, efficienza energetica, nonché sulla salvaguardia del patrimonio paesaggistico del nostro territorio.

L'obiettivo di Anas è quello di garantire la realizzazione del Contratto di Programma, nel rispetto dei tempi e dei costi preventivati, la continuità territoriale della rete e una viabilità sempre più sicura ed efficiente, anche attraverso lo studio e l'uso di tecnologie innovative. I principali servizi sono:

- gestione, manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade e autostrade;
- adeguamento e progressivo miglioramento della rete stradale e della relativa segnaletica;
- costruzione di nuove strade e autostrade, sia direttamente che mediante Concessione a terzi;
- servizi di informazione ai clienti;
- attuazione delle normative relative alla tutela del patrimonio stradale, del traffico e della segnaletica;
- adozione dei provvedimenti necessari per la sicurezza del traffico sulle strade e sulle autostrade;
- realizzazione e partecipazione a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione.

La rete viaria comprende 32.239 chilometri di strade statali e di autostrade, compresi svincoli e complanari oltre a A24 e A25 a pedaggio in gestione temporanea (fino al 31 dicembre 2023).

Il piano "Rientro Strade" avviato nel corso dei precedenti esercizi di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la riorganizzazione e ottimizzazione della gestione della rete viaria ha l'obiettivo di garantire la continuità territoriale degli itinerari di valenza nazionale attraversano le varie regioni, evitando la frammentazione delle competenze nella gestione delle strade e dei trasporti.

Inoltre, le attività per valorizzare la rete riflettono le priorità del piano pluriennale degli investimenti: maggiore efficienza nei lavori di manutenzione, potenziamento della rete esistente attraverso il completamento di itinerari e sviluppo di nuove opere.

Anas ha fatto della qualità uno dei pilastri della sua attività e della tecnologia un mezzo importante per garantirla. A questo proposito il Centro sperimentale stradale di Cesano è il punto di riferimento scientifico, tecnico e di supporto per tutte le attività di costruzione e manutenzione delle infrastrutture e certifica le norme tecniche e i criteri di qualità nella realizzazione dei nuovi interventi.

A decorrere dal 1° giugno 2022, si segnala la modifica della direzione e coordinamento tecnico-operativa che è passata da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ciò in attuazione del nuovo modello di *governance* del Gruppo FS Italiane, approvato dal Consiglio di Amministrazione della holding Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., in data 30 marzo 2022.

In particolare, secondo tale modello, efficace dal 1° giugno 2022, sono stati istituiti, nell'ambito del Gruppo, i seguenti Poli di business:

- 1) Polo Passeggeri con Capogruppo di Settore Trenitalia S.p.A., con la missione di garantire il presidio del settore del trasporto di persone, in ambito nazionale e internazionale;
- 2) Polo Logistica con Capogruppo di Settore Mercitalia Logistic S.p.A., con la missione di garantire il presidio del settore della logistica e del trasporto di merci, in ambito nazionale e internazionale;
- 3) Polo Urbano con Capogruppo di Settore FS Sistemi Urbani S.r.l., con la missione di garantire le attività nel campo immobiliare e il presidio del settore della rigenerazione urbana e delle soluzioni di intermodalità e di logistica nelle aree urbane;
- 4) Polo Infrastrutture con Capogruppo di Settore Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con la missione di garantire la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale in ambito nazionale e internazionale.

Del suddetto Polo di business "Infrastrutture" fanno parte:

- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e le sue controllate, Capogruppo di settore;
- Anas S.p.A. e le sue controllate;
- Italferr S.p.A. e le sue controllate;
- Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l.

Con delibera del Cda del 26 maggio 2022, facendo seguito all'approvazione del Piano d'Impresa 2022-2031, nonché alla condivisione del nuovo modello organizzativo e di *governance* del Gruppo Ferrovie dello Stato, Anas ha adottato il Regolamento del Polo Infrastrutture con efficacia dal 1° giugno 2022 e la sottoposizione della Società all'attività di direzione e coordinamento di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con contestuale cessazione della sottoposizione della medesima Società all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Nell'ambito di tale Polo Anas, come sopra evidenziato, è pertanto soggetta all'attività di direzione e coordinamento di RFI, secondo le indicazioni contenute nel Regolamento del Polo Infrastrutture, approvato dal CdA di Anas del 26 maggio 2022, che ha lo scopo di delineare ambiti, modalità e regole per l'esercizio, da parte della Capogruppo di Settore, dell'attività di direzione e coordinamento nei confronti delle Società del Polo Infrastrutture, in linea con il Regolamento di Gruppo.

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione*:

Presidente	Gen. Edoardo Valente
Amministratore Delegato**	Ing. Aldo Isi
Consigliere	Dott.ssa. Maria Cristina Giangiacomo
Consigliere	Dott. Carlo Palasciano Villamagna

Collegio Sindacale***:

Presidente	Dott. Giovanni Desantis
Sindaco effettivo	Dott. Francesco Rocco
Sindaco effettivo	Dott.ssa Marianna Tognoni
Sindaco supplente	Dott.ssa Simona Passarelli
Sindaco supplente	Dott. Luca Rodinò

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI****

Dott.ssa **Carmela Tagliarini**

SOCIETÀ DI REVISIONE*****

PricewaterhouseCoopers S.p.A.

* Nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 23 dicembre 2021 per gli esercizi 2021-2022-2023. In data 21 settembre 2023 la consigliera Avv. Antonella D'Andrea ha rassegnato le proprie dimissioni con effetto immediato.

** Nominato dal Consiglio di Amministrazione del 23 dicembre 2021 che ha, altresì, attribuito all'Ing. Aldo Isi il ruolo di Direttore Generale della Società.

*** Nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 29 aprile 2022 per gli esercizi 2022-2023-2024.

**** Il CdA del 26 maggio 2022 ha confermato l'incarico di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ex L. 262/05 alla Dott.ssa Tagliarini fino all'Assemblea degli Azionisti per l'approvazione del Bilancio al 31.12.2023.

***** Incarico conferito dall'Assemblea degli Azionisti del 4 maggio 2023 per gli esercizi 2023-2024-2025.

CORTE DEI CONTI CONTROLLO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI ANAS AI SENSI DELL'ART. 12 DELLA L. 259/1958

Magistrato delegato al controllo	Dott. Gianluca Albo
Delegato sostituto al controllo	Dott. Mauro Senatore

Le funzioni di Delegato titolare al controllo sono state assegnate, a far data dal 1° gennaio 2023, dal Consiglio di Presidenza della Corte dei Conti con deliberazione assunta nell'adunanza del 25-26 ottobre 2022.

Le funzioni di Delegato sostituto al controllo sono state assegnate, a far data dal 14 marzo 2022, dal Consiglio di Presidenza della Corte dei Conti con deliberazione assunta nell'adunanza dell'8-9 marzo 2022.

INDICE

	pag.
MISSIONE DELLA SOCIETÀ	6
ORGANI SOCIALI	8
INDICE	11
LETTERA DEL PRESIDENTE	12
ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI	16
RELAZIONE SULLA GESTIONE	18
LEGENDA E GLOSSARIO	20
PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2023	22
ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA	23
PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO	28
RISORSE UMANE	31
AMBIENTE	40
QUADRO MACROECONOMICO	42
RAPPORTI CON LO STATO E ALTRI ENTI LOCALI	46
FONDI EUROPEI E PER LA COESIONE	52
FATTORI DI RISCHIO	58
INVESTIMENTI	64
ESERCIZIO E COORDINAMENTO DEL TERRITORIO	81
CLIENTI	98
ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO	104
EX FONDO CENTRALE DI GARANZIA	112
GESTIONE TEMPORANEA AUTOSTRADE A24 E A25	120
ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ PARTECIPATE	122
ALTRE INFORMAZIONI	149
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	153
BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2023	156
PROSPETTI CONTABILI	158
NOTE AL BILANCIO	164
ALLEGATO - CONTO CONSUNTIVO DI CASSA	



LETTERA DEL PRESIDENTE



Con il 2023 si chiude un ulteriore anno di importanti risultati operativi per l'Azienda conseguiti nonostante le pressioni inflazionistiche generate dalla volatilità del prezzo del gas naturale per effetto delle tensioni in Medio Oriente e del protrarsi del conflitto russo-ucraino. Uno scenario dalle pesanti ripercussioni a livello economico-sociale che hanno coinvolto pienamente il settore delle infrastrutture con difficoltà di reperimento delle materie prime e aumenti dei relativi costi, di quelli dell'energia e dei semilavorati necessari alle attività aziendali.

Per garantire il complessivo miglioramento delle infrastrutture di trasporto del Paese, attraverso l'ammodernamento e l'implementazione del patrimonio stradale, l'azione di *governance* aziendale ha dovuto fare ricorso a precise iniziative coordinate con la Capogruppo FS e sviluppate nell'ambito del Polo Infrastrutture del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, costituito nel precedente esercizio.

In tale contesto Anas ha offerto il proprio rilevante contributo sul versante stradale attraverso il Piano Industriale decennale 2023-2032, approvato a inizio esercizio, articolato su due obiettivi strategici – revisione del Contratto di Programma e realizzazione delle sinergie infra Gruppo – e sette aree centrali di attività: Potenziamento della manutenzione ricorrente di opere d'arte e gallerie e del relativo monitoraggio, Accelerazione investimenti, Efficienza Energetica e Gestionale, Digitalizzazione e Dematerializzazione, Ricerca e Innovazione, Sostenibilità e *Smart Mobility*.

Sotto il profilo dei risultati il bilancio al 31 dicembre 2023, sebbene evidenzi una perdita di 163 milioni di euro, chiude per il terzo anno consecutivo con un MOL positivo di **136 milioni di euro**.

Nell'esercizio 2023 la **produzione complessiva**, che ricomprende il valore degli investimenti realizzati e contabilizzati, è stata pari a oltre 2,6 miliardi di euro con un aumento del 16% sul 2022 e un complessivo incremento del 40% rispetto al 2021.

Per le attività di **Manutenzione Programmata**, rispetto al 2022, si riscontra un incremento delle spendibilità emesse, dei lavori consegnati e dei lavori ultimati. Il settore ha raggiunto un valore di oltre 1,6 miliardi di euro con un aumento del 20% sul 2022 e del 35% sul 2021.

Registrata una crescita rilevante negli investimenti in **Nuove Opere**, attestati a 1 miliardi di euro, +15% rispetto all'anno precedente e +56% rispetto al 2021.

LETTERA DEL PRESIDENTE

Il significativo dato della produzione trova riscontro nello **stato dei cantieri**. Nel 2023 sono stati consegnati 742 cantieri di Manutenzione Programmata e sul fronte Nuove Opere sono 91 quelli in corso, al 31 dicembre 2023, per circa 10,5 miliardi di investimenti.

Risultati di rilievo anche sul fronte dei **bandi**: nel 2023 sono state pubblicate gare per un valore complessivo di 7,5 miliardi di euro, con un aumento del 78,6% sul 2022. Analogo risultato anche per le gare aggiudicate nel corso dell'esercizio, pari a 5,9 miliardi.

L'esercizio ha registrato dati positivi sull'andamento delle **progettazioni**: 276 progetti per un controvalore di oltre 68 miliardi di euro, che rappresentano una crescita del 10% sul 2022.

Nell'ambito delle attività ispettive delle opere d'arte, in conformità alle Linee Guida di cui al D.M. n. 578/2020 "Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti", sono state completate oltre 32 mila tra ispezioni ricorrenti e principali su ponti e viadotti e quasi 6 mila tra ispezioni ricorrenti e principali su sottopassi e sovrappassi.

Sono inoltre proseguite le attività previste dal Programma Anas di monitoraggio dei ponti e viadotti **SHM (Structural Health Monitoring)**, finanziate dai 275 milioni di euro del "Fondo Complementare" connesso al PNRR, per affiancare ai tradizionali processi di monitoraggio dello stato di salute delle infrastrutture nuove forme di manutenzione predittiva attraverso l'utilizzo di informazioni trasmesse dai suddetti sensori a un sistema informatico di diagnostica centrale governato da algoritmi di intelligenza artificiale.

Nel corso dell'esercizio l'emanazione del D.L. 18 ottobre 2023, n. 145, convertito con modificazioni dalla Legge 15 dicembre 2023, n. 191, ha disposto con l'art. 14 il reintegro di Strada dei Parchi S.p.A. nella Concessione della rete autostradale costituita dalle **autostrade a pedaggio A24 e A25**, di cui alla Convenzione unica del 18 novembre 2009 fino alla scadenza naturale della medesima, rideterminata tenendo conto del periodo di gestione temporanea affidata ad Anas a partire dal mese di Agosto 2022. Con l'esercizio 2023 si è quindi conclusa l'attività di gestione temporanea delle autostrade A24 e A25 affidato alla Società con provvedimento urgente nel corso dell'esercizio precedente.

Seguendo le linee tracciate nel Piano Industriale è stato avviato un **piano assunzioni** aziendale, prevalentemente finalizzato all'assunzione di risorse essenziali per la copertura di un *turnover* particolarmente consistente e per il potenziamento delle attività di controllo ispettivo, reso necessario dal significativo incremento di produzione precedentemente illustrato. I risultati al 31 dicembre 2023 registrano una forza lavoro del +6,7 % rispetto a quella rilevata al 31 dicembre 2022. A fine 2023 l'organico complessivo a ruolo è costituito da 7.726 risorse, di cui 7.141 con contratto di lavoro a tempo indeterminato, 391 a tempo determinato, 138 a tempo determinato su commessa lavori e 56 unità di personale estero.

È stata ulteriormente incentivata la **formazione del personale**, un altro elemento fondamentale per il perseguimento degli obiettivi fissati nel Piano Industriale. Nel corso dell'anno 2023 sono stati realizzati interventi formativi per un totale di 16 mila partecipazioni, 217 mila giornate di formazione e quasi 243 mila ore di formazione, sia nell'area soft skill che nell'area tecnica, oltre a numerosi corsi interaziendali

per un totale di quasi 5 mila ore di formazione, 862 giornate di formazione e 594 partecipazioni. Nell'ambito delle priorità strategiche del Polo Infrastrutture Anas sta proseguendo nel suo percorso di adozione dei principi della **sostenibilità** in grado di orientare le scelte di strategiche di medio-lungo periodo in coerenza con gli orientamenti internazionali definiti con l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e con il Green Deal Europeo.

Questo percorso prevede la progressiva integrazione dei valori della sostenibilità all'interno dei processi aziendali a partire dai processi di gestione degli approvvigionamenti, modificati per introdurre in maniera sistematica, a partire dal prossimo anno, criteri di sostenibilità nell'ambito della gestione delle gare pubbliche.

Nel mese di maggio 2023 la Società, per il tramite della Struttura Coordinamento Emergenze che ha partecipato ai tavoli istituiti presso il Dipartimento Protezione Civile e Viabilità Italia, è stata fattivamente coinvolta per far fronte alla **Emergenza Emilia-Romagna**, impegnando il proprio personale dapprima con turnazione H24 e successivamente in turnazione H12 fino alla sua chiusura del 30 maggio 2023.

Con specifico riferimento agli interventi funzionali al **Giubileo della Chiesa Cattolica per il 2025** nel corso dell'esercizio è stato adottato il Programma dettagliato degli interventi e conseguentemente sono state stipulate e/o sono in corso di stipula delle Convenzioni fra Anas (nella qualità di Soggetto Attuatore degli interventi) e la neocostituita Società Giubileo 2025 per l'erogazione dei contributi complessivamente pari a circa 339 milioni di euro.

Nell'ambito delle opere per le **Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026** sono proseguite le attività relative al Piano di accessibilità a Cortina, che prevede sulle strade statali n. 51, 51 bis e 52 interventi di manutenzione programmata, opere di messa in sicurezza, realizzazione di varianti ai centri abitati e implementazione di *smart road*.

Si evidenzia, inoltre, l'impegno profuso da Anas attraverso i suoi **14 Commissari Straordinari**, nominati tramite diversi DPCM, emessi tra il 2021 e il 2023, su **108 interventi lungo 32 infrastrutture stradali quasi esclusivamente facenti parte della rete in gestione** Anas, per un totale complessivo di **investimenti pari a 27,8 miliardi di euro**. I Commissari Straordinari sono stati nominati ai sensi dell'art. 4 del D.L. 32/2019, convertito con modificazioni dalla Legge n.55/2019 per gestire alcuni interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale da tempo bloccate, con l'obiettivo di favorire la soluzione e la velocizzazione dell'iter approvativo, anche grazie alla possibilità di adottare deroghe al Codice dei Contratti. Gli stessi si avvalgono delle strutture dell'Azienda che risulta pertanto fortemente coinvolta nello sforzo straordinario di potenziamento sotteso agli interventi commissariali.

Si tratta di 108 interventi (il cui investimento risulta geograficamente distribuito per il 60% al sud, il 27% al centro e il 13% al nord) che hanno il seguente stato di attuazione: 40% progetti di fattibilità tecnico-economica per un investimento di circa 11 miliardi, 28% progetti definitivi per un investimento

di circa 7,7 miliardi, 4% progetti esecutivi per un investimento di circa 1 miliardo, 17% in attivazione (fase di gara, ecc.) per un investimento di 4,8 miliardi e 11% in corso per un investimento di circa 3,2 miliardi.

Tra i **fatti di rilievo relativi all'esercizio** va sottolineato che il 21 marzo 2024 il CIPESS ha approvato il Contratto di Programma Anas MIT 2021-2025 che prevede un totale di investimenti di oltre 44 miliardi di euro così suddivisi: circa 37 miliardi di euro in nuove opere; circa 5 miliardi di euro in manutenzione programmata; circa 2 miliardi di euro a supporto di progetti in fase di approvazione, per lavori in corso e per investimenti in tecnologia. Si stabilisce così il quadro regolatorio e giuridico per il prossimo biennio (con evidenti benefici ai fini della programmazione delle attività) e si pongono le basi per una puntuale ricognizione delle esigenze gestionali sottoposte alla responsabilità dell'Azienda anche alla luce del rientro di numerose tratte stradali precedentemente affidate agli enti territoriali.

A seguito del completamento dell'iter di approvazione del Contratto di Programma 2021-2025 Anas elaborerà il nuovo Piano Economico-Finanziario (PEF) che costituisce il prodromo per la prosecuzione dell'iter previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 ai fini della stipula della nuova Convenzione unica e del contestuale adeguamento della durata del rapporto concessorio e contenuto nel limite temporale massimo di cinquant'anni.

Da ultimo, con riferimento alla partecipata **Stretto di Messina S.p.A.**, dopo la Legge di Bilancio 2023 che aveva previsto una serie di azioni volte al ripristino operativo allo stato ante liquidazione, in data 10 agosto 2023 il D.L. n. 104 ha introdotto alcune modifiche per consentirne una piena e rapida operatività. Conseguentemente l'Assemblea degli azionisti della Società, riunitasi in data 30 novembre 2023, ha deliberato le operazioni propedeutiche all'aumento di capitale riservato al MEF, varato il 18 dicembre determinando una riduzione dall'81,848% al 36,669% della quota di capitale sociale posseduta da Anas e il conseguente passaggio della Società sotto la diretta responsabilità del MEF quale Società *in house*.

Prima di illustrare le attività svolte nel 2023, desidero ringraziare tanto l'Azionista per il supporto fornitoci, fondamentale per il conseguimento degli obiettivi aziendali, quanto tutte le donne e gli uomini di Anas, che per assicurare una viabilità più efficiente al nostro Paese quotidianamente operano in ogni dove con entusiasmo, spirito di sacrificio e senso di responsabilità.

Il Presidente
Edoardo Valente

ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di Anas S.p.A., del 29 aprile 2024, presieduta dal Presidente del Consiglio d'Amministrazione Dott. Edoardo Valente, ha deliberato, con il voto favorevole dell'Azionista unico, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.:

- di approvare il Bilancio di Esercizio di Anas S.p.A. al 31.12.2023, corredato dalla Relazione sulla Gestione al 31.12.2023 e dal Conto Consuntivo in termini di cassa ai sensi del DM 27 marzo 2013, che chiude con una perdita di 162.725.541 euro;
- di approvare la proposta di portare a nuovo tale perdita.



VENETO - STRADA STATALE 14 'DELLA VENEZIA GIULIA', NUOVA ROTATORIA DI LISON A PORTOGRUARO

RELAZIONE SULLA GESTIONE



LEGENDA E GLOSSARIO

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (NON GAAP MEASURE)

Di seguito i criteri utilizzati per la determinazione degli indicatori alternativi di *performance* adottati nell'ambito della presente Relazione sulla Gestione, rispetto a quanto riportato negli schemi di bilancio redatto secondo gli IFRS. Il *management* ritiene che tali indicatori siano utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società, nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal *business*:

- **Margine Operativo lordo - EBITDA:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è riconducibile alla sola gestione caratteristica. È calcolato come differenza tra i Ricavi operativi e i Costi operativi.
- **Risultato operativo - EBIT:** rappresenta un indicatore della *performance* operativa ed è calcolato sommando algebricamente all' "EBITDA" gli Ammortamenti, le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli Accantonamenti.
- **Capitale circolante netto gestionale:** è determinato dalla somma algebrica delle Rimanenze, dei Contratti di costruzione, dei Crediti commerciali correnti e non correnti e dei Debiti commerciali correnti/non correnti.
- **Altre attività nette:** sono determinate quale somma algebrica dei Crediti e anticipi MEF per contributi, delle Attività per imposte anticipate, delle Altre attività correnti e non correnti e delle Altre passività correnti/non correnti.
- **Capitale circolante:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante netto gestionale e delle Altre attività nette.
- **Capitale immobilizzato netto:** è determinato quale somma delle voci Immobili, Impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.
- **Altri fondi:** sono determinati quale somma delle voci TFR e altri benefici ai dipendenti, Fondo per contenzioso nei confronti del personale e nei confronti dei terzi, gli altri Fondi di volta in volta accantonati rischi minori e dalle Passività per imposte differite.
- **Capitale Investito Netto - CIN:** è determinato quale somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e delle Attività nette possedute per la vendita.
- **Posizione finanziaria netta - PFN:** rappresenta un indicatore della struttura finanziaria ed è determinato quale somma algebrica delle voci Prestiti obbligazionari, Finanziamenti da banche a lungo termine, quote correnti a essi riferiti, Finanziamenti da banche a breve termine, Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, Disponibilità liquide e Altre Attività finanziarie correnti e non correnti, Diritti concessori finanziari correnti e non correnti e Acconti per opere da realizzare correnti e non correnti.
- **Mezzi Propri - MP:** è un indicatore di bilancio che è calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, gli Utili (perdite) portati a nuovo, e il Risultato dell'esercizio.
- **EBITDA margin:** è un indice percentuale di redditività. È determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.
- **EBIT margin - ROS (return on sales):** è un indice percentuale di redditività delle vendite. È determinato dal rapporto tra l'EBIT e i Ricavi operativi.

- **Grado di indebitamento finanziario (PFN/MP):** è un indicatore utilizzato per misurare l'indebitamento dell'azienda. È determinato dal rapporto tra la PFN e i Mezzi Propri.
- **ROE (return on equity):** è un indice percentuale di redditività del capitale proprio. È determinato dal rapporto tra il Risultato Netto (RN) e i Mezzi Propri Medi. I Mezzi Propri Medi sono determinati applicando la media matematica tra il valore di inizio periodo (comprensivo del risultato dell'esercizio precedente) e il valore di fine periodo (al netto del risultato di fine esercizio).
- **ROI (return on investment):** è un indice percentuale di redditività del capitale investito attraverso la gestione tipica dell'azienda. È calcolato come il rapporto tra l'EBIT e il CIN medio (tra inizio e fine esercizio).
- **Rotazione del capitale investito - Net Asset Turnover:** è un indicatore di efficienza, in quanto esprime la capacità del capitale investito di "trasformarsi" in ricavi di vendita. È determinato dal rapporto tra Ricavi operativi e CIN medio (tra inizio e fine esercizio).

Termini di uso ricorrente

Di seguito il glossario dei termini utilizzati nell'ambito delle attività operative di Gruppo il cui uso è ricorrente nella Relazione finanziaria annuale:

- **Contratto di Programma Anas (CdP Anas):** Contratto tra MIT e Anas S.p.A. di carattere pluriennale, in cui sono definiti progetti di investimento e altre condizioni, quali principalmente la manutenzione, per favorire lo sviluppo della rete stradale;
- **CdS:** Codice della Strada;
- **DG:** Direzione Generale;
- **DRUO:** Direzione Risorse Umane e Organizzazione di Anas;
- **DTIDS:** Direzione Technology Innovation & Digital Spoke (ex DICT);
- **LCP:** Licenze, Concessioni e Pubblicità;
- **ST:** Strutture Territoriali;
- **SS:** Strada statale;
- **MIT:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- **MEF:** Ministero dell'Economia e delle Finanze.

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2023

Principali Risultati Raggiunti nel 2023	2023	2022	
RICAVI OPERATIVI (€/Mln)	3.907,13	3.404,54	
COSTI OPERATIVI (€/Mln)	(3.771,21)	(3.201,08)	
MARGINE OPERATIVO LORDO [EBITDA] (€/Mln)	135,92	203,46	
RISULTATO OPERATIVO [EBIT] (€/Mln)	(46,53)	(0,81)	
RISULTATO D'ESERCIZIO (€/Mln)	(162,73)	4,84	
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (€/Mln)	(1.530,80)	(1.268,56)	
MEZZI PROPRI	2.281,73	2.449,48	
ROE	RN/MP*	-6,66%	0,20%
ROI	EBIT/CI*	-4,82%	(0,06%)
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	-1,19%	(0,02%)
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	3,48%	5,98%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	4,04	2,47
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	(0,67)	(0,52)

LEGENDA

CI*: Capitale investito netto medio (tra inizio e fine esercizio)

EBITDA: Margine operativo lordo

MP*: Mezzi propri medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio

MP: Mezzi propri

RIC: Ricavi operativi

RN: Risultato netto

EBIT: Risultato operativo

PFN: Posizione finanziaria netta

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

Al fine di illustrare i risultati economico-patrimoniali e finanziari della Società sono stati predisposti distinti schemi riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili IFRS-UE adottati dal Gruppo FS (come dettagliati nelle Note). Tali schemi riclassificati contengono indicatori di *performance* alternativi rispetto a quelli rinvenienti direttamente dagli schemi di bilancio, che il management ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dal business. I metodi per la costruzione di tali indicatori sono riportati nella sezione "Legenda e Glossario".

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute al 31 dicembre 2023 rispetto ai saldi economici e patrimoniali al 31 dicembre 2022, le motivazioni sottostanti tali variazioni sono ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note al Bilancio, a cui si fa rimando.

Conto economico riclassificato

	Valori in €/mln			
	2023	2022	Variazione	%
Ricavi operativi	3.907,13	3.404,54	502,59	15%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	3.837,91	3.359,02	478,89	14%
Altri proventi	69,23	45,52	23,70	52%
Costi operativi	(3.771,21)	(3.201,08)	(570,13)	18%
Costo del personale	(495,43)	(473,22)	(22,21)	5%
Altri costi netti	(3.275,78)	(2.727,86)	(547,92)	20%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	135,92	203,46	(67,54)	-33%
Ammortamenti	(170,52)	(171,51)	0,99	-1%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(11,93)	(32,76)	20,82	-64%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(46,53)	(0,81)	(45,72)	>100%
Proventi e oneri finanziari	(116,24)	5,64	(121,87)	<-100%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(162,77)	4,83	(167,60)	<-100%
Imposte sul reddito	0,04	0,01	0,03	>100%
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	(162,73)	4,84	(167,57)	<-100%

Stato patrimoniale riclassificato

Valori in €/mln

	31.12.2023	31.12.2022*	Variazione	%
Capitale circolante netto gestionale	(485,74)	(514,88)	29,14	-6%
Altre attività nette	145,91	570,69	(424,78)	-74%
Capitale circolante	(339,83)	55,81	(395,64)	<-100%
Immobilizzazioni tecniche	1.459,43	1.555,55	(96,12)	-6%
Partecipazioni	639,96	709,76	(69,80)	-10%
Capitale immobilizzato netto	2.099,38	2.265,30	(165,92)	-7%
TFR	(24,25)	(24,03)	(0,22)	1%
Altri fondi	(984,38)	(1.116,18)	131,80	-12%
TFR e Altri fondi	(1.008,62)	(1.140,21)	131,58	-12%
CAPITALE INVESTITO NETTO	750,93	1.180,91	(429,97)	-36%
Posizione finanziaria netta a breve	(2.456,41)	(1.135,27)	(1.321,14)	>100%
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	925,61	(133,29)	1.058,91	>100%
Posizione finanziaria netta	(1.530,80)	(1.268,56)	(262,23)	21%
Mezzi propri	2.281,73	2.449,48	(167,75)	-7%
TOTALE COPERTURE	750,93	1.180,92	(429,98)	-36%

* Alcuni importi del 2022 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

Andamento gestione finanziaria

L'esercizio 2023 è stato caratterizzato da un indebitamento bancario medio superiore di circa 140 milioni a quanto registrato nel corso dell'anno precedente, a causa di maggiori difficoltà di incasso dei contributi maturati nei confronti dei diversi Enti finanziatori, ivi compreso lo Stato. Con riferimento a quest'ultimo, tale difficoltà è stata motivata dai tagli di cassa operati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze rispetto ai contributi gestiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di competenza dell'annualità 2023. I tagli in parola hanno comportato la necessità, da parte del MIT, di mettere in atto dei provvedimenti interni che rendessero possibile l'assegnazione di nuova cassa, perfezionatasi solo a chiusura dell'anno. Nel solo mese di dicembre, infatti, i soli incassi ricevuti dal MIT sono stati pari a 889 milioni di euro, di cui 662 milioni di euro a fronte della 4° rendicontazione dei contributi confluiti nel Fondo Unico, in ottemperanza alle prescrizioni normative contemplate nell'art. 1, comma 869, della Legge n. 208/2015 e nel relativo Decreto Interministeriale attuativo.

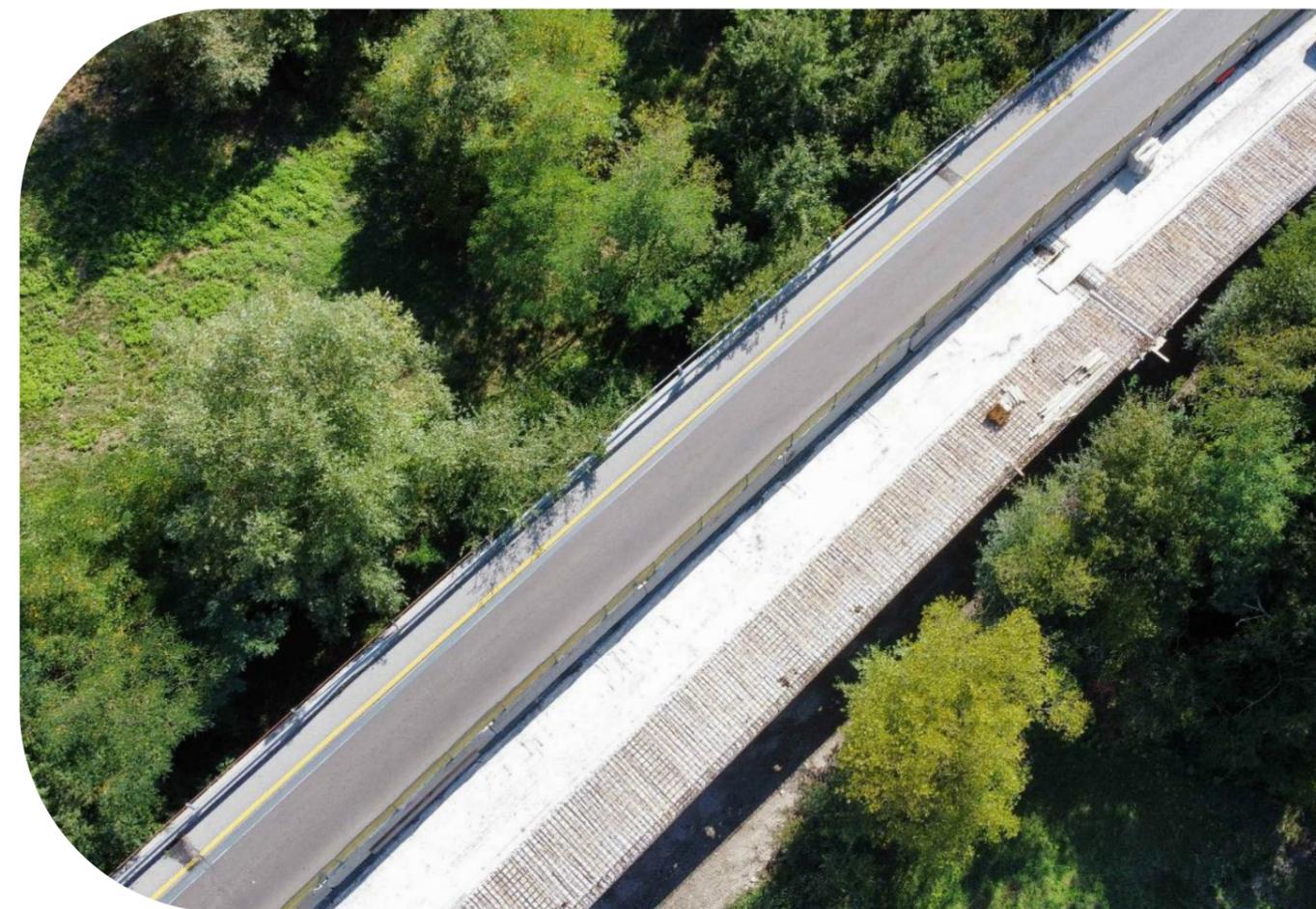
Quanto sopra rappresentato ha reso possibile registrare alla data del 31 dicembre 2023 una posizione finanziaria netta di breve periodo essenzialmente allineata rispetto all'anno precedente.

Con riferimento ai soli contributi confluiti nel Fondo Unico si rappresenta che nel corso dell'anno 2023 si è provveduto alla formalizzazione di n. 4 richieste di erogazione, a fronte delle quali gli incassi complessivamente realizzati alla data del 31 dicembre 2023 ammontano a circa 2.010 milioni di euro, a fronte di circa 1.606 milioni di euro del 2022.

Si fornisce di seguito un prospetto riepilogativo dei versamenti per cassa dei contributi statali, di origine comunitaria e verso EE.LL., realizzati nel corso dell'anno 2023 sul conto Anas intrattenuto presso Banca d'Italia:

Valori in €/mln

TIPOLOGIA CONTRIBUTI	
Fondo Unico	2.010,40
FSC ex FAS	20,80
FSC 2014 - 2020	1,43
FSC 2021 - 2027	0,50
PNRR-PNC	57,31
Contributi compensativi - parte corrente	169,34
Contributi pluriennali	163,23
Contributi verso EE. LL.	118,64
Contributo Tunnel di Tenda	11,94
Contributi Comunitari	28,02
Totale	2.581,61



BASILICATA - CANTIERE SULLA STRADA STATALE 653 'DELLA VALLE DEL SINNI'

Con particolare riferimento ai contributi confluiti nel “Fondo Unico”, di seguito si fornisce una tabella di dettaglio delle erogazioni ricevute a fronte delle citate rendicontazioni e dei relativi pagamenti disposti da Anas per categoria di finanziamenti:

Valori in €/mln

	Incassi da Fondo Unico			Pagamenti Relativi a Fondo Unico		
	Lavori + SaD	O.I.	Totale	Lavori + SaD	O.I.	Totale
Contratti di Programma	567,84	69,30	637,14	373,74	39,47	413,21
Programma Ponti Viadotti e Gallerie	14,69	1,94	16,63	10,56	1,34	11,90
Contributi pluriennali	65,79	6,68	72,48	94,21	10,54	104,75
Sisma Italia Centrale	40,85	4,59	45,44	43,25	5,18	48,43
Fondo Infrastrutture 2018 - Sisma	18,00	2,22	20,22	20,11	2,38	22,49
Fondo Infrastrutture 2019 - Sisma	19,93	2,18	22,12	28,22	3,12	31,34
Mondiali Sci Cortina	8,65	0,73	9,38	6,79	0,65	7,44
Contributi Vari	7,68	0,66	8,34	20,31	1,71	22,02
Deflazione Contenzioso	2,42	-	2,42	2,16	-	2,16
Fondo Infrastrutture 2017 - Rifinanziamento CDP 2016-2020	388,46	40,24	428,70	370,36	39,18	409,54
Sblocca Italia	39,73	5,11	44,84	27,05	3,50	30,55
Asse Autostradale SARC	5,62	0,61	6,23	7,99	0,96	8,95
Strade dismesse dalle regioni	0,48	0,07	0,55	0,46	0,07	0,53
Fondo Infrastrutture 2017 - Strade dismesse dalle regioni	58,55	7,48	66,04	18,30	2,31	20,61
Fondo Infrastrutture 2018 - Strade dismesse dalle regioni	64,40	8,02	72,42	74,85	8,76	83,61
Fondo Infrastrutture 2018 - Completamento Itinerari	6,40	0,72	7,12	8,69	0,98	9,67
Fondo Infrastrutture 2018 - Programma Ponti Viadotti e Gallerie	5,73	0,54	6,27	8,95	1,10	10,05
Fondo Infrastrutture 2019 - Programma Ponti Viadotti e Gallerie	128,83	13,70	142,53	158,22	17,84	176,06
Legge di Bilancio 2021	175,63	18,69	194,32	208,64	22,63	231,27
Fondo Investimenti 2020	61,22	5,99	67,21	40,72	4,05	44,77
Legge di Bilancio 2022	127,70	12,30	140,00	158,44	15,40	173,84
Legge di Bilancio 2023	-	-	-	0,14	0,01	0,15
SS N.4 Via Salaria	-	-	-	4,24	-	4,24
TOTALE	1.808,60	201,80	2.010,40	1.686,40	181,18	1.867,58

Relazioni con le banche - utilizzo delle linee di credito e impieghi a breve termine

Nel corso dell'esercizio, attraverso procedure di selezione competitive, Anas ha provveduto al rinnovo delle convenzioni con gli Istituti bancari aventi a oggetto servizi di c/c aziendale al fine della gestione dell'operatività con affidamenti di breve termine (senza garanzie né da parte di Anas né da parte dell'azionista), da utilizzare sotto forma di elasticità di cassa. Le convenzioni sopra richiamate si caratterizzano per una durata biennale, con possibilità di recesso anticipato alla scadenza del primo anno, facoltà della quale nessuna delle parti si è avvalsa. Oltre agli affidamenti concessi a titolo di scoperto di c/c, Anas dispone altresì di ulteriori affidamenti utilizzabili per finanziamenti di breve periodo (denaro caldo), per anticipazioni crediti e per operazioni di *factoring*. Si fa presente che, nel corso dell'anno 2023, l'indebitamento medio a breve termine è stato pari a circa 962 milioni di euro (823 milioni di euro nel 2022). Gli interessi passivi maturati sono stati pari a circa 41,46 milioni di euro, di cui 15,21 milioni di euro maturati su utilizzi di scoperti di c/c, 15,77 milioni di euro per anticipazioni crediti, 8,55 milioni di euro su finanziamenti a breve termine (denaro caldo) e 1,92 milioni di euro per operazioni di *confirming* e oneri finanziari sui mutui. Gli interessi attivi, essenzialmente riconducibili alla liquidità di cui all'ex FCG, sono stati pari a circa 4,7 milioni di euro.

Adempimenti finanziari della Società a seguito di norme sulla gestione dei flussi finanziari delle Società partecipate dallo Stato non quotate

Si conferma che nel corso del 2023 Anas ha regolarmente provveduto a trasmettere i dati richiesti ai sensi delle seguenti norme:

- art. 18 del D.L. 78/2009 convertito in L. 102/2009 (primo Decreto Ministeriale attuativo del Ministero dell'Economia e delle Finanze del febbraio 2010) che impone alle Società non quotate totalmente possedute dallo Stato, direttamente o indirettamente, e per gli enti pubblici nazionali inclusi nel conto economico consolidato delle amministrazioni pubbliche, l'obbligo di trasmettere su base mensile le informazioni relative ai saldi di c/c e alle condizioni bancarie, attraverso una procedura informatica messa a disposizione dal Dipartimento del Tesoro;
- art.14 della Legge 196/2009, comma 3, (controllo e monitoraggio dei conti pubblici) - Determina RGS del 27 novembre 2012 n.102154 che, in conseguenza dell'obbligo da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato di pubblicare mensilmente, entro il mese successivo a quello di riferimento, una relazione sul conto consolidato di cassa riferito all'amministrazione centrale, con indicazioni settoriali sugli enti degli altri comparti delle amministrazioni pubbliche tenendo conto anche delle informazioni desunte dal Sistema informativo delle operazioni degli enti pubblici (SIOPE), impone alle medesime Società di cui al punto precedente, di trasmettere su base mensile in via telematica i flussi di cassa.

Conto consuntivo in termini di cassa

Anas, poiché “società” inclusa nell'elenco ISTAT delle Pubbliche Amministrazioni inserite nel conto economico consolidato dello Stato, redige il Conto Consuntivo in termini di cassa (allegato alla presente Relazione Finanziaria Annuale) in adempimento a quanto previsto dal Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 27 marzo 2013 recante «Criteri e modalità di predisposizione del budget economico delle Amministrazioni pubbliche in contabilità civilistica».

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Subentro di Anas S.p.A. nella gestione della A24 e della A25, ai sensi della Legge del 5 agosto 2022, n. 108, cessazione subentro ai sensi dell'art. 14-bis, Decreto Legge 18 ottobre 2023, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla Legge 15 dicembre 2023, n. 191.

L'art 14-bis del Decreto Legge 18 ottobre 2023, n. 145, convertito con modificazioni dalla Legge 15 dicembre 2023, n. 191 di seguito la "norma", ha disposto il reintegro di SDP nella Concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25, di cui alla Convenzione unica del 18 novembre 2009 fino alla scadenza naturale della medesima, rideterminata tenendo conto del periodo di gestione temporanea affidata ad Anas, subordinatamente al verificarsi di talune condizioni e presupposti quali in particolare:

- la rinuncia del Concessionario "a tutti i giudizi pendenti e alle relative domande, a qualunque titolo dedotte e deducibili" nonché ai giudizi cautelativi connessi, nei confronti del concedente, di ogni altro soggetto pubblico e di Anas, con compensazione delle spese, a definitiva e completa tacitazione di ogni diritto e pretesa relativi al rapporto concessorio (art. 14-bis, comma 1, lett. a);
- la sottoscrizione, da parte del Concessionario, della dichiarazione di accettare senza riserve, condizioni o pretese nei confronti di Anas, l'impegno a subentrare nella Concessione nello stato di fatto e di diritto in cui si trovano le infrastrutture autostradali, i beni immobili e immateriali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25, nonché nei contratti stipulati da Anas nel periodo di gestione temporanea delle medesime infrastrutture intercorso tra l'8 luglio 2022 e la data di reintegro del Concessionario determinata ai sensi del comma 5 (art. 14-bis, comma 1, lett. b).

In attuazione della norma in data 29 dicembre 2023, visto il verificarsi di tutte le condizioni previste dalla norma, Anas e la Società SDP hanno sottoscritto il "Verbale di Subentro" dove si danno reciprocamente atto, a ogni fine ed effetto di legge che, a partire dalle 00:00 del 1° gennaio 2024:

- Anas cessa la gestione temporanea dell'infrastruttura autostradale A24 e A25 assunta a decorrere dall'8 luglio 2022 in attuazione dell'art. 7-ter, comma 2, del Decreto Legge n. 68/2022 convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 108/2022;
- SDP subentra nella Concessione e nella gestione della rete autostradale costituita dalle A24 e A25 senza riserve, condizioni o pretese nei confronti di Anas, nello stato di fatto e di diritto in cui si trovano le infrastrutture autostradali, i beni immobili e i beni immateriali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25 nella Concessione e nella gestione della stessa.

Oltre a quanto sopra, il comma 2 lettera a, numero 3, prevede poi disposizioni in ordine alla posizione creditoria di Anas, stabilendo che il MIT provvede nei confronti di Anas alla regolazione dei crediti da questa vantati verso Strada dei Parchi, "con conseguente estinzione delle relative obbligazioni a carico del Concessionario"; i crediti di Anas sono individuati nella "somma delle quote di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione Unica e degli ulteriori debiti maturati dal Concessionario nei confronti dell'Anas S.p.A. e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

Tale regolazione deve avvenire secondo quanto stabilito dal comma 3 dell'art. 14-bis nell'ambito delle risorse stanziare per il finanziamento del Contratto di Programma Anas senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, tenuto conto:

- a) del valore contabile dei relativi crediti, come certificati nell'ultimo bilancio di esercizio di Anas (comma 3, lettera a);
- b) dei ricavi da pedaggio complessivamente riscossi da Anas nel periodo di gestione delle tratte autostradali A24 e A25, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e manutenzione ordinaria (comma 3, lettera b);
- c) dell'importo di cui all'articolo 7-ter, comma 10, secondo periodo del Decreto Legge n. 68 del 2022, pari a 60 milioni di euro (comma 3, lettera c);
- d) della quota non vincolata di residui passivi iscritti nell'ultimo bilancio di esercizio di Anas, comunque non riferibili a interventi non ancora conclusi e collaudati (comma 3, lettera d).

Stretto di Messina S.p.A.

La Legge di Bilancio 2023, Legge 197/2022, all'art. 1 commi da 487 a 493 ha previsto una serie di azioni volte al ripristino operativo allo stato ante liquidazione della partecipata Stretto di Messina S.p.A. Infatti, per effetto di tale norma è stato revocato lo stato liquidatorio e contestualmente riattivata la Concessione con il MIT a far data dal 1° aprile 2023. Successivamente, con le disposizioni dettate nell'ambito del D.L. 35 del 31 marzo 2023 sono state previste le modalità per il riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera stabilendosi che: (i) la Concessione fosse ripristinata così com'era e ciò è avvenuto a far data dal 1° aprile 2023; nell'art. 2 del D.L. è stato stabilito, infatti "Dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina S.p.A., ..., riprende la Concessione affidata alla medesima, avente a oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, di seguito "opera", comprensivo dell'opera di attraversamento e delle relative opere a terra"; (ii) fossero ripristinati, a determinate condizioni, i contratti con il Contraente Generale e gli altri appaltatori (a determinate condizioni). Come riportato nell'articolo 4 comma 3 difatti "la Concessione e il Contraente Generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati ... manifestare la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo..."; (iii) il progetto definitivo dell'opera, approvato da Stretto di Messina il 29 luglio 2011, e integrato come descritto nel Decreto, fosse posto alla base dell'iter di approvazione presso il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile e (iv) ai fini della dichiarazione di pubblica utilità fossero reiterati i vincoli imposti con l'approvazione del progetto preliminare dell'opera.

In data 10 agosto 2023, il Decreto Legge n. 104 "Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici" ("Decreto"), ha introdotto alcune modifiche alla normativa applicabile alla Società concessionaria per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, volte a consentirne una piena e rapida operatività.

La previsione del comma 4 del suddetto Decreto, modificando il dettato dell'articolo 2 del Decreto Ponte sullo Stretto – che originariamente prevedeva, ai fini dell'acquisizione da parte del MEF della maggioranza dell'azionariato di SdM, che Anas fosse autorizzata a trasferire allo stesso MEF una quota della propria

partecipazione al capitale sociale della Società, a un valore da farsi determinare sulla base di una relazione giurata di stima comunque non superiore al valore contabile – ha previsto che “al fine di determinare la composizione dell’azionariato della Società concessionaria, il Ministero dell’Economia e delle Finanze, d’intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti provvede a sottoscrivere, entro il 31 dicembre 2023, compiendo ogni atto a tal fine necessario, un aumento di capitale della Società allo stesso riservato, di importo pari alle risorse di cui all’articolo 1, comma 493, della Legge 29 dicembre 2022, n. 197, nonché a quelle di cui all’articolo 4, comma 9, del presente Decreto. Il prezzo di sottoscrizione delle azioni dell’aumento di capitale di cui al primo periodo è determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotta da uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale nominati dal Ministero dell’Economia e delle Finanze. Tutti gli atti connessi alle operazioni di cui al presente comma sono esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse”. La relazione giurata di stima (la “Perizia”) è stata rilasciata dall’esperto nominato dal MEF (il “Perito”) il 3 ottobre u.s.

Tenuto conto degli esiti della Perizia, nonché della Situazione patrimoniale ed economica della Società al 31 agosto 2023, l’Assemblea degli azionisti di SDM, riunitasi in data 30 novembre 2023, ha deliberato, quali operazioni propedeutiche all’aumento di capitale riservato al MEF, di ridurre il valore del capitale sociale da euro 383.179.794,00 a euro 302.527.491,97. Gli Azionisti di SDM, nella medesima riunione, hanno successivamente approvato l’esecuzione dell’operazione di aumento del capitale sociale a pagamento per un importo complessivo di 370 milioni di euro mediante emissione di n. 91.358.024 nuove azioni al prezzo unitario di euro 4,05 ciascuna, da sottoscrivere e versare entro il 18 dicembre 2023 ovvero entro i termini di legge e la conseguente modifica dello statuto sociale. In esecuzione della delibera assembleare sopra indicata la quota di capitale sociale di proprietà di Anas S.p.A. si è ridotta al 36,699% per un numero di azioni pari a 60.779.760.

Per ulteriori dettagli si rinvia a quanto esposto nel paragrafo “Andamento economico delle Società partecipate”.

Piano Industriale 2024-33 con orizzonte 2052

In data 27 marzo 2024 il Consiglio di Amministrazione di Anas ha approvato il Piano Industriale 2024-2033 con orizzonte temporale 2025, accompagnato dalla dichiarazione delle previsioni preliminari di Piano attraverso l’inserimento dei dati economico-finanziari nel sistema di Capogruppo HFM-FCS.

In base alle linee guida trasmesse dalla Capogruppo FS, Anas ha declinato in specifici obiettivi e proposte nel Piano Industriale: Investimenti e Manutenzione, Innovazione e Digitalizzazione, Sicurezza e Resilienza, Sostenibilità e Territorio, Persone e Competenze. Il nuovo Piano è stato sviluppato su un orizzonte temporale di dieci anni, in cui l’anno 2024 rappresenta il Budget, esteso a un orizzonte temporale fino al 2052.

Aggiornamento sull’operazione di riorganizzazione delle attività estere tramite internalizzazione delle attività core e liquidazione delle iniziative non più attuali

Si rinvia a quanto esposto nel paragrafo “Andamento economico delle Società partecipate”.

RISORSE UMANE

LA COMPOSIZIONE DEL PERSONALE

La forza lavoro impiegata da Anas al 31 dicembre 2023 risulta in aumento rispetto a quella registrata al 31 dicembre 2022 (+6,7%). A fine 2023 l’organico complessivo a ruolo è costituito da 7.726 risorse, di cui 7.141 con contratto di lavoro a tempo indeterminato, 391 a tempo determinato, 138 a tempo determinato su commessa lavori e 56 unità di personale estero allocato su commesse lavori a carico di Anas in Algeria.

Personale a ruolo suddiviso per inquadramento e tipo di contratto	al 31/12/2023				al 31/12/2022			
	Uomini	Donne	Totale	% su totale	Uomini	Donne	Totale	% su totale
Dirigenti	129	33	162	2%	128	32	160	2%
Quadri	1.964	660	2.624	34%	1.836	628	2.464	32%
Impiegati	3.909	952	4.861	63%	3.677	849	4.526	59%
Operai	23	-	23	0%	22	-	22	0%
Personale Estero	56	-	56	1%	64	-	64	1%
Totale	6.081	1.645	7.726	100%	5.727	1.509	7.236	100%
Lavoratori a tempo indeterminato	5.539	1.602	7.141	92%	4.917	1.437	6.354	82%
Lavoratori a tempo determinato	358	33	391	5%	413	44	457	6%
Lavoratori a tempo determinato su Commessa	128	10	138	2%	333	28	361	5%
Personale Estero	56	-	56	1%	64	-	64	1%
Totale	6.081	1.645	7.726	100%	5.727	1.509	7.236	100%
Di cui contratti part-time	6	17	23	0,3%	7	16	23	0,3%
% Donne sul totale dei dipendenti		21%				21%		

Dal suddetto computo, in ottemperanza al criterio di classificazione del personale adottato dalla Capogruppo FS, è escluso il personale distaccato presso Anas da altre Società o assegnato temporaneamente ad Anas dalla P.A., il personale con contratto di lavoro parasubordinato e i tirocinanti. Ulteriormente Anas, rispetto all’organico indicato nella tabella sopra riportata, a seguito del subentro nella gestione della rete autostradale A24-A25, nel 2023, si è avvalsa, ai sensi e per gli effetti dell’art. 7 ter del D.L. n. 68/2022, direttamente del personale subordinato della Società Strada dei Parchi S.p.A. e di parte del personale delle Società Parchi Global Services S.p.A. e Infraengineering s.r.l. - a eccezione di quello con qualifica dirigenziale - e ne ha sostenuto i relativi oneri.

Di seguito si riporta il report sintetico della composizione dell’organico di cui Anas si avvale alla data del 31/12/2023 delle Società Strada dei Parchi, Parchi Global Services e Infraengineering:

Area di inquadramento	Unità
Impiegato	311
Operaio	105
Quadro	12
Totale	428

Rispetto al 31 dicembre 2022 si registrano le seguenti variazioni nella composizione degli organici:

- personale a tempo indeterminato +787 unità
- personale a tempo determinato -66 unità
- personale a tempo determinato su commessa -223 unità
- personale Estero -8 unità.

Si segnala, inoltre, che il 21% della forza lavoro totale è composta da donne, dato in linea con quanto registrato nel 2022.

Per quanto concerne il personale in entrata, nell'anno 2023, sono state effettuate 1.379 assunzioni, di cui 513 a tempo indeterminato, 718 a tempo determinato, 139 a tempo determinato su commessa e 9 relative al personale estero. Inoltre, sono state effettuate 484 trasformazioni contrattuali da contratti a tempo determinato a contratti a tempo indeterminato. Per quanto concerne le uscite, invece, si registrano 889 cessazioni, di cui 210 a tempo indeterminato, 602 a tempo determinato, 60 di personale a tempo determinato su commessa e 17 relative al personale estero.

	Operai	Impiegati	Quadri	Totale Addetti e Quadri	Dirigenti	Totale
Consistenza al 31/12/2022	22	4.590	2.464	7.076	160	7.236
Assunzioni	47	1.109	217	1.373	6	1.379
Promozioni/Retrocessioni		1	41	42	4	46
Totale Entrate	47	1.110	258	1.415	10	1.425
Cessazioni	46	743	93	882	7	889
Promozioni/Retrocessioni		40	5	45	1	46
Totale Uscite	46	783	98	927	8	935
Consistenza al 31/12/2023	23	4.917	2.624	7.564	162	7.726

La consistenza media a ruolo è aumentata nell'anno di 337,5 unità (+4,8%).

	Operai	Impiegati	Quadri	Totale Addetti e Quadri	Dirigenti	Totale
Consistenza media a ruolo Anno 2022	1,8	4.434,0	2.395,2	6.831,0	156,2	6.987,2
Consistenza media a ruolo Anno 2023	15,3	4.618,3	2.528,2	7.161,8	162,8	7.324,6

Alla data del 31/12/2023 l'età media dei dipendenti Anas risulta pari a 46,9 anni, dato sostanzialmente in linea rispetto ai 47,0 anni registrati al 31/12/2022.

Età Media	Età Media al 31/12/2023			Età Media al 31/12/2022		
	Maschio	Femmina	Totale	Maschio	Femmina	Totale
Lavoratori a tempo indeterminato	47,7	46,0	47,3	48,3	46,4	47,9
Lavoratori a tempo determinato	41,4	38,2	41,1	40,6	37,4	40,3
Media	47,2	45,8	46,9	47,3	46,0	47,0

Per quanto concerne la distribuzione dei dipendenti a tempo indeterminato per età anagrafica si segnala che circa il 38% ha un'età superiore a 50 anni.

Fascia d'età	Impiegati	Quadri	Dirigenti	Totale
20 - 30	245	12	-	257
31 - 40	1.186	430	-	1.616
41 - 50	1.541	1.015	23	2.579
51 - 60	994	833	101	1.928
61 e oltre	452	272	37	761
Consistenza TI al 31/12/2023	4.418	2.562	161	7.141



CALABRIA - STRADA STATALE 106 'JONICA', VISITA DEGLI STUDENTI NEL CANTIERE DELLA VARIANTE DI PALIZZI

ATTIVITÀ DI FORMAZIONE

Nel corso dell'anno 2023 sono stati realizzati interventi formativi per un totale di 16.247 partecipazioni, 217.003 giornate di formazione e 242.918 ore di formazione, per un costo attualmente contabilizzato pari a 1.308 mila euro. Dato in aumento di oltre il 130% rispetto al consuntivo 2022.

Si fornisce di seguito una sintesi delle attività principali realizzate nel periodo di riferimento, raggruppate per macroaree di intervento e ambiti tematici:

Area Soft Skills

<i>Challenge Network</i>	Il progetto formativo si è posto l'obiettivo di offrire a tutti i Responsabili di Struttura, circa 500 persone, di un catalogo di prodotti formativi contenente tematiche con approccio multi-prospettico, sia in modalità sincrona che in modalità asincrona, per far acquisire loro nuove competenze trasversali in ambito manageriale e di sviluppo delle risorse umane. La fruizione delle attività formative è avvenuta in piena autonomia da parte dei discenti nell'arco di un periodo di 6 mesi consecutivi, a partire dal mese di ottobre 2022 fino al mese di aprile 2023.
<i>New Ways of Working</i>	I corsi Shape your Future e Smart Manager, rivolti rispettivamente ai dipendenti aderenti allo smart working ordinario e ai dirigenti/middle manager di Anas, sono stati finalizzati a fare acquisire conoscenze, tecniche e nuovi comportamenti tipici dei <i>workplace</i> più innovativi e digitali. In particolare, il corso Shape your Future, della durata di 4 ore, ha coinvolto 2.147 dipendenti e il corso Smart Manager, della durata di 2 ore, ha coinvolto 563 managers. Inoltre, nel 2023 è stato erogato il corso Digital Collaboration, della durata di 2 ore, rivolto a circa 3.600 dipendenti Anas, sia destinatari dello smart working ordinario sia non aderenti, finalizzato a rafforzare le conoscenze tecniche sull'uso degli strumenti digitali a supporto del lavoro ibrido, oltre che le conoscenze relazionali per una comunicazione che tenga conto di potenzialità e vincoli dei canali utilizzati.
<i>Masterclass for the Future - HRC</i>	Il percorso formativo ha visto coinvolti circa 128 Dirigenti che tra il mese di ottobre 2022 e il mese di marzo 2023 hanno fruito di un catalogo di prodotti formativi, per un totale di 6 ore di formazione ciascuno, con contenuti ad approccio multi-prospettico, in modalità sincrona, con l'obiettivo di far sviluppare competenze trasversali in ambito manageriale e di sviluppo delle risorse umane.
<i>Induction</i>	L'Induction Training è la prima tappa di un programma studiato per accogliere i nuovi assunti, per poi accompagnarli durante tutto il ciclo di vita all'interno dell'azienda. L'obiettivo dell'Induction è quello di aiutare le nuove persone a famigliarizzare con l'ambiente aziendale, ingaggiarle, creare radicamento e senso di appartenenza ad Anas e diffondere una conoscenza generale dei principali processi di core business, delle strategie, degli obiettivi aziendali. Il percorso si è articolato in 3 giornate formative per un totale di 24 ore di formazione e ha coinvolto tutti i nuovi assunti da gennaio 2023 fino giugno 2023.
<i>Digital skills - Fondo Nuovo Competenze</i>	Il percorso di formazione sulle Digital Skills, è stato rivolto a tutti i dipendenti con inquadramento contrattuale di livello B, B1, B2, con l'obiettivo di far acquisire conoscenze e competenze utili a supportare la trasformazione digitale in azienda nonché favorire la più ampia acquisizione di competenze digitali, intese non solo competenze tecnologiche e informatiche, ma anche, e soprattutto, come l'insieme di capacità che permettono di ottimizzare il processo della transizione digitale. Il percorso si è articolato in 40 ore di formazione asincrona, ed è stato fruito a partire da giugno 2023 sino a settembre 2023 da 1.673 persone. La realizzazione del progetto formativo, finanziato da fondo forte, si è conclusa attraverso la partecipazione di Anas al bando fondo nuove competenze pubblicato da Anpal.

Area Tecnica

<i>Agile Project Management</i>	Il percorso di formazione in materia di "Agile Project Management", rivolto a tutti i Quadri aziendali (A/A1) e i Dirigenti, ovvero circa 2.600 persone si è articolato in 36 ore di formazione sincrona (aula virtuale) divisi in 9 slot da 4 ore, e 2 ore di formazione asincrona (<i>e-learning</i>). L'obiettivo è stato quello di acquisire competenze e tecniche in materia di <i>project management</i> secondo i principi della metodologia Agile.
<i>Building Information Modeling - BIM</i>	Questo intervento formativo ha compreso un ciclo di <i>webinar</i> informativi e formativi con lo scopo principale di diffondere le conoscenze di base sulla metodologia BIM, gli strumenti aziendali predisposti e i risvolti applicativi connessi all'utilizzo della stessa nelle diverse fasi del processo. L'attività formativa, terminata nel mese di giugno, ha coinvolto 120 professionalità aziendali tecnico-operative individuate all'interno della Direzione Generale e delle Strutture Territoriali.
<i>Sicurezza nelle gallerie stradali</i>	L'attività formativa, finalizzata al conseguimento dell'abilitazione a Responsabile e/o Vice-Responsabile per la sicurezza nelle gallerie stradali, è in fase di erogazione in modalità <i>e-learning</i> e sta coinvolgendo n. 41 professionalità. I corsisti, terminato il percorso e a seguito del superamento di un esame orale in modalità <i>webinar</i> , riceveranno l'attestato dalla Facoltà di Ingegneria della Sapienza - Università di Roma. L'attività didattica, accreditata dal Consiglio Nazionale degli Ingegneri, consente l'assegnazione di 120 crediti formativi professionali.

<i>GDPR (General Data Protection Regulation)</i>	L'iniziativa <i>e-learning</i> ancora in corso, della durata di 80 minuti, è fruibile attraverso la Learning Platform FS ed è destinata a chi tratta dati personali di dipendenti o soggetti esterni che entrano in contatto con Anas.
<i>Office Skill Lab</i>	Si tratta di una Formazione <i>e-learning</i> che ha coinvolto 5.000 persone, suddivisa in video lezioni tematiche sui software Word, Excel e PowerPoint, secondo il livello di apprendimento (base, intermedio, avanzato). Dopo una mappatura preliminare delle competenze, il discente viene indirizzato al programma strutturato per il proprio livello. Terminata la fruizione coerente con il proprio livello, su scelta facoltativa, si può accedere alle video lezioni dei livelli successivi (escluso l'avanzato). La formazione si è chiusa a marzo 2023 con 3.471 ore formazione/uomo erogate.
<i>Formazione sul Nuovo Codice degli Appalti</i>	L'intervento formativo, rivolto alle figure amministrative coinvolte nei processi di approvigionamento, ha avuto come obiettivo quello di far fronte tempestivamente alle novità che sono state introdotte dal D.lgs. n. 36 del 31.03.2023, unitamente ai 38 allegati (anche detto Nuovo Codice degli Appalti Pubblici), risolvendo in radice tutte quelle criticità che - ove non adeguatamente gestite - sono destinate a fondare l'emergere di rischi operativi strettamente connessi alle attività afferenti il contesto degli appalti. Il corso, della durata di 15 ore, ha coinvolto sia il personale di Anas S.p.A., presente sul territorio, con funzioni di responsabilità negli approvigionamenti, sia tutto il personale in servizio presso la Direzione Appalti e Acquisti della Direzione Generale e alcune risorse della Direzione Legale, per un totale di 300 partecipanti.
<i>Addetti alle prove non distruttive</i>	Il corso per Addetti alle prove non distruttive si è rivolto alle figure professionali che svolgeranno il ruolo specifico di Ispettore, in conformità a quanto previsto dalla norma UNI/PdR 56:2019 e ai requisiti della ISO/IEC 17024. L'attività formativa che ha visto coinvolti colleghi provenienti dalla Direzione Generale e dalle Strutture Territoriali è stata organizzata da Training della Direzione Risorse Umane e Organizzazione in collaborazione con la Direzione Servizi alla Produzione e la Direzione Operativa. Le attività formative sono state interamente svolte da docenti Anas, 15 colleghi distinti per la loro esperienza nella materia. L'attività formativa, costituita da 4 edizioni, è partita nel mese di settembre ed è terminata nel mese di dicembre ed è stata così articolata: oltre alle 32 ore di teoria ha previsto due intere giornate di pratica che sono state svolte presso siti di competenza della Struttura Territoriale Lazio, per un totale di 16 ore. Il percorso formativo ha coinvolto circa 120 professionalità aziendali che a seguito del corso hanno svolto l'esame per ottenere il processo di rilascio della Certificazione. Viene gestito direttamente dalla Direzione Ingegneria e Verifiche mediante l'Organismo di Certificazione del Personale OdC, che ha ottenuto, nel luglio 2021, l'accreditamento da parte di ACCREDIA.
<i>Sicurezza e Salute nei Luoghi di Lavoro</i>	Si riporta, di seguito, una sintesi dei principali interventi formativi erogati nell'anno 2023, si specifica che il target del personale coinvolto nei percorsi formativi ha riguardato in maniera trasversale impiegati e quadri oltre ai dirigenti per i corsi a loro dedicati: <ul style="list-style-type: none"> • Coordinatori per la Progettazione e per l'Esecuzione dei Lavori nelle seguenti Strutture Territoriali: Calabria, Sicilia, Campania, Veneto-FVG, Piemonte-VdA e Puglia; • Corso per Dirigenti in materia di salute e sicurezza; • D.lgs. 81/08 e s.m.i. per addetti alle squadre di emergenza incendio (livelli 1,2,3) per le seguenti Strutture Territoriali: Piemonte/Valle d'Aosta, Veneto/ Friuli-Venezia Giulia, Lombardia, Emilia-Romagna, Umbria, Toscana, Lazio, Campania, Calabria, DG e CSSC; • Basic Life Support-Early Defibrillation (BLSD) per i dipendenti della Direzione Generale; • DPI terza categoria e lavori in quota per i dipendenti della Direzione Generale e ST Umbria; • Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RLS) per i dipendenti di tutte le Strutture Territoriali e della Direzione Generale; • Formazione per Responsabili Amianto per i dipendenti delle seguenti Strutture Territoriali: Abruzzo-Molise, Piemonte-VdA e Sicilia; • Rischio elettrico PES-PAV-PEI per i dipendenti delle seguenti Strutture Territoriali: Piemonte-VdA, Emilia-Romagna e Umbria; • Formazione e addestramento Nivologia per i dipendenti della ST Piemonte-VdA; • Formatori in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro per i dipendenti delle seguenti Strutture Territoriali: Abruzzo-Molise, Piemonte-VdA, Sicilia, Umbria, Campania ed Emilia-Romagna; • Addetti alla conduzione di macchine operatrici (ASR 53/12) per i dipendenti delle seguenti Strutture Territoriali: Sardegna, Umbria, Abruzzo-Molise, Calabria e CSSC. È in erogazione (scadenza aprile 2024) il corso di aggiornamento per i Coordinatori per la Progettazione e per l'Esecuzione dei Lavori in modalità <i>e-learning</i> per n. 160 CSP/CSE.

Corsi Interaziendali

Nel corso dell'anno, inoltre, si sono svolti numerosi corsi interaziendali che hanno riguardato tematiche diverse per un totale di circa 4.793 ore di formazione, 862 giornate di formazione e 594 partecipazioni.

ATTIVITÀ RELAZIONI INDUSTRIALI

Nel corso dell'anno 2023, sono proseguiti i confronti tecnici tra Azienda e Organizzazioni sindacali, anche in virtù degli impegni assunti dalle parti nel rinnovo del CCNL dipendenti avvenuto nel mese di dicembre 2022. I citati incontri tecnici, sono stati effettuati relativamente alle tematiche dell'impianto classificatorio del personale dipendente e all'Ente Bilaterale di prossima costituzione. Inoltre, nel periodo di riferimento, Azienda e Organizzazioni sindacali si sono incontrati per discutere le seguenti tematiche:

- Assistenza sanitaria: in data 20 aprile, è stato sottoscritto con le OO.SS. Nazionali un accordo che ha previsto l'incremento della quota annuale pro capite del premio relativamente alla copertura assicurativa 2024-2027, anche al fine di continuare a valorizzare l'importanza del welfare aziendale;
- Stato di emergenza regione Emilia-Romagna: in data 25 maggio 2023, è stato sottoscritto un accordo che, nel rispetto dei limiti di legge, ha previsto, per i dipendenti impegnati negli interventi di ripristino e soccorso stradale legati all'emergenza sopra citata, la possibilità di superare il tetto pro capite annuo delle ore di straordinario previsto contrattualmente;
- Organizzazione Sale Operative Compartimentali: in data 15 giugno, è stato sottoscritto con le OO.SS. Nazionali un accordo che ha previsto una nuova organizzazione per le Sale Operative territoriali (SOT). La citata intesa ha confermato l'importanza strategica di questo nuovo assetto organizzativo, che ha come obiettivo primario quello di far accrescere l'efficacia dell'azione aziendale nella fornitura di una sempre più pronta e adeguata risposta alla domanda di trasporto, anche in termini di sicurezza e tempestività del servizio da offrire all'utenza della strada;
- Smart working: in data 19 dicembre, è stato sottoscritto, a livello nazionale, un accordo, sperimentale della durata di 12 mesi, con il quale si è ampliata la platea dei lavoratori che possono accedere a tale modalità di lavoro, in relazione al ruolo e alle mansioni assegnate. In particolare, potranno richiedere di fruire di tale modalità di lavoro, nel limite massimo di tre giorni al mese, i dipendenti che svolgono attività di cantiere, attività di supporto all'esercizio e attività amministrative oggi non ammesse allo smart working.

A seguito del subentro di Anas nella gestione della rete autostradale A24-A25 ai sensi dell'art.7 ter del D.L. n. 68/2022, sono continuate le interlocuzioni con le Organizzazioni sindacali di riferimento e sono stati siglati a gennaio e luglio 2023 specifici accordi che, con l'obiettivo di garantire la continuità della circolazione in condizioni di sicurezza sulle citate tratte autostradali, hanno disciplinato rispettivamente i periodi di attivazione dei contratti di lavoro stagionali e l'utilizzo dei contratti a tempo determinato in ragione di specifiche causali.

In data 5 giugno 2023 sono stati sottoscritti dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, dal Gruppo Anas, da Federmanager, dalla Rappresentanza sindacale di Anas e da Assidifer i verbali di accordo sindacale per la confluenza della contrattazione collettiva dei dirigenti del Gruppo Anas in quella applicata ai dirigenti del Gruppo FS. Tali accordi si inseriscono nel più ampio progetto di integrazione di Anas nel Gruppo FS, quale importante leva per realizzare sinergie e favorire lo sviluppo complementare delle aziende del Gruppo.

Dal 1° luglio 2023, pertanto, è cessata l'efficacia della contrattazione collettiva dei dirigenti del Gruppo

Anas e trova applicazione quella dei dirigenti del CCNL delle Aziende Produttrici di Beni e Servizi, nonché gli accordi di secondo livello in vigore e le policy aziendali vigenti nel Gruppo FS.

SISTEMI DI GESTIONE INTEGRATI E CERTIFICAZIONI

La certificazione è l'atto mediante il quale una terza parte indipendente accreditata dichiara che, con ragionevole attendibilità, un determinato prodotto, processo o servizio è conforme a una specifica norma o ad altro documento normativo. I Sistemi di Gestione si propongono di impostare e applicare nelle aziende un sistema efficiente di gestione allo scopo di effettuare in modo strategico gli interventi in funzione di un'ottimizzazione delle prestazioni complessive dell'azienda, diffondendo la cultura del miglioramento continuo, partecipato e per piccoli passi, alimentando in azienda soluzioni praticabili a problemi di efficienza o di soddisfazione del cliente attraverso il coinvolgimento diretto del personale.

Attualmente Anas ha certificato un Sistema di Gestione della Qualità in conformità alla norma UNI EN ISO 9001:2015 il cui ultimo rinnovo è avvenuto nel marzo 2023 dalla TÜV Italia S.r.l.

Il Campo di applicazione del Certificato è: Pianificazione, esecuzione, monitoraggio e gestione tecnica, amministrativa, legale e finanziaria dei processi di progettazione di grandi opere infrastrutturali, appalto di lavori stradali e servizi connessi, direzione lavori, esercizio e sorveglianza della rete stradale in gestione diretta, progetti di ricerca, effettuazione di prove sui materiali e controlli delle infrastrutture con tecnologie innovative.

Inoltre, l'azienda adotta il Sistema di Gestione Ambientale, in conformità alla norma UNI EN ISO 14001:2015, il Sistema di Gestione Salute e Sicurezza sul lavoro, in conformità alla norma UNI EN ISO 45001:2018 e il Sistema di Gestione della Sicurezza del traffico stradale, secondo la norma UNI EN ISO 39001:2016.

È stata poi avviata una fase di analisi propedeutica all'implementazione della uni PDR 125 sulla Parità di Genere, che ha visto una prima ricognizione degli indicatori richiesti dalla norma e la presenza dei dati in azienda. È stata effettuata anche una sessione formativa per circa 15 risorse impattate dai processi oggetto della pdr.

Sono stati effettuati due cicli di audit e sono state svolte attività di pre-audit da parte di due enti di certificazione che hanno verificato il grado di aderenza dei processi aziendali ai requisiti previsti dalle tre norme internazionali (14001, 45001 e 39001). Nel secondo semestre 2023, presso 5 Strutture Territoriali, sono stati gestiti in collaborazione con Direzione Servizi alla Produzione, audit specifici focalizzati sulla sicurezza dei cantieri.

Nei mesi di novembre e dicembre, è stato condotto da parte dell'Ente di certificazione l'attività di STAGE 1 che ha visto la verifica di alcuni processi della Direzione Generale e di una Struttura Territoriale secondo le norme UNI EN ISO 39001, 14001 e 45001 (Sicurezza del traffico stradale, Ambiente e Salute e Sicurezza sul lavoro). Il superamento con esito positivo dello stesso ha permesso il passaggio alla fase successiva (STAGE 2) che potrà consentire l'ottenimento delle Certificazioni, entro il primo semestre 2024.

Per accompagnare l'azienda allo STAGE 1 e per coinvolgere e informare tutti dipendenti, è stata intrapresa un'iniziativa di comunicazione che ha visto la pubblicazione nella intranet aziendale di 15 Pillole

informative che hanno fornito una panoramica dei temi riguardanti i Sistemi di Gestione ISO e la Certificazione.

Nel 2023, è stato istituito il Comitato Sicurezza, Ambiente e Sistemi (CoSAS) che ha l'obiettivo di definire la strategia aziendale in materia di sicurezza, ambiente e Sistemi di Gestione. Sono stati svolti due incontri, durante i quali è stato condiviso l'obiettivo di certificazione integrata e lo stato di avanzamento delle attività e delle criticità in gestione.

Infine, il 6 dicembre è stato organizzato un workshop sulla Sicurezza delle Infrastrutture stradali che ha visto la partecipazione di oltre 400 colleghi. Durante tale incontro diverse funzioni di Anas hanno presentato i loro progetti che impattano sulla Sicurezza delle Infrastrutture stradali.

SICUREZZA SUL LAVORO

Relativamente alla prevenzione del contagio da Covid-19 e in applicazione al protocollo di merito, anche se si è registrata una devolution dell'incidenza dei casi di contagio da Covid-19, è stata mantenuta alta l'attenzione da parte di Anas attraverso l'aggiornamento delle informative aziendali in relazione alle disposizioni governative e alle circolari del Ministero della Salute emanate successivamente al termine dello stato di emergenza, con conseguente aggiornamento del Documento "Gestione dell'Emergenza Corona Virus- Protocollo anti-contagio" di ciascuna unità produttiva.

È stato garantito lo smart working emergenziale al personale cosiddetto "fragile", secondo le previsioni normative (prima proroga al 30/09/2023, successiva a tutto il 31/12/2023) nonché lo smart working ordinario nel rispetto della normativa di riferimento e degli accordi con le OO.SS.

In previsione della certificazione UNI ISO 45001:2018, sono state fornite a tutti datori di lavoro, linee guida e di indirizzo nell'applicazione della norma citata, nonché con particolare riferimento all'aggiornamento dei documenti di valutazione dei rischi, metodologie standard per la valutazione di alcuni rischi emergenti o per i quali si è verificato un aggiornamento delle norme tecniche di riferimento, tenendo conto anche dei suggerimenti di miglioramento accoglibili dei certificatori.

Sono state altresì aggiornate le procedure aziendali MOG di Salute e Sicurezza.

È stato assicurato il monitoraggio e la diffusione degli aggiornamenti normativi in materia di salute e sicurezza sul lavoro. Al fine di accrescere la cultura della sicurezza con approfondimenti di rilievo, nel secondo semestre 2021, il presidio specialistico di conformità Salute e Sicurezza ha dato avvio al monitoraggio e all'analisi delle sentenze della corte suprema di cassazione emesse dai giudici di merito sui temi di salute e sicurezza e, con cadenza mensile. Lo strumento che riassume le pronunce giurisprudenziali evidenziandone le principali massime, è diffuso a tutti gli RSP e ha lo scopo di fornire un quadro sugli orientamenti della giurisprudenza con specifico riferimento alle fattispecie più attinenti alle attività di Anas.

È stata, altresì assicurata, in tutte le unità produttive di Anas, la sorveglianza sanitaria dei lavoratori in relazione alle loro mansioni. A seguito della stipula della Convenzione RFI-Anas per i "Servizi di Sorveglianza Sanitaria integrati" sono stati attivati nel corso del 2023 i relativi Contratti Applicativi per le Strutture Territoriali coinvolte nonché la Direzione Generale. È stato inoltre aggiornato il protocollo sanitario con RFI con l'introduzione di nuovi «codici visita» per dare un criterio uniforme legato ai rischi aziendali.

Nell'ambito delle attività di coordinamento funzionale dei RSPP, sono proseguiti gli incontri mensili di coordinamento, focalizzati ogni volta su un tema specifico (contratti Applicativi RFI – analisi luoghi di lavoro – check list per pre-audit/audit certificazione ISO 45001, andamento infortuni, Fabbisogni Formativi, *by bridge*).

Anche nel 2023, nella Giornata del Cantoniere è stato ricompreso il Safety Day Anas, con il *claim* "Lavorare in Sicurezza: Un Valore per Tutti". Un impegno condiviso con Polizia Stradale, Vigili del Fuoco, Carabinieri, Croce Rossa, Protezione civile che, a vario titolo, collaborano con Anas e svolgono la propria attività in strada. Quest'anno, oltre al contest tra le squadre di cantonieri delle Strutture Territoriali, si è scelto di far partecipare un gruppo di studenti della scuola secondaria di primo grado che hanno seguito un corso sulla sicurezza con la Polizia Stradale a bordo del "Pullman azzurro", un corso di guida dei monopattini elettrici e si sono sperimentati con simulatori di guida. Sono stati assegnati riconoscimenti ai datori di lavoro quali rappresentanti di tutti i colleghi per l'impegno profuso ogni giorno per assicurare la prevenzione sui luoghi di lavoro e su strada e sono stati premiati la squadra vincitrice del contest della giornata, le "storie di eccellenza" di cantonieri che si sono distinti in situazioni di emergenza per ripristinare la circolazione, e assegnato un riconoscimento ai colleghi che hanno lasciato un segno in azienda per la loro preparazione tecnica e competenza nel campo della sicurezza.

Nell'ambito del monitoraggio degli infortuni sul lavoro, sono stati raccolti, valutati e registrati gli eventi occorsi nel 2023 in tutte le unità produttive di Anas.

Descrizione	Totale
n. infortuni (escluso itinere)	89
n. infortuni in itinere	34
n. assenze totali per infortuni	123
Durata in giorni di assenze per infortuni (compreso itinere)	3.589

AMBIENTE

Nel corso dell'anno di riferimento, nell'ambito delle ordinarie attività della struttura PSC-Ambiente, è stata garantita la diffusione dei principali aggiornamenti normativi ambientali riferiti alle attività di Anas nonché il supporto a tutte le strutture aziendali nelle tematiche di competenza.

Nell'ambito delle attività di supporto nella redazione e aggiornamento del sistema documentale aziendale è stato garantito il supporto alle S.O. competenti nella redazione del Capitolato Speciale d'Appalto - Norme Tecniche per l'esecuzione del Contratto - Servizio pulizia aree, trasporto, recupero e/o smaltimento rifiuti con l'obiettivo di garantire uno standard di capitolato tecnico uniforme per tutte le ST da inserire all'interno della documentazione di gara per gli appalti relativi ai servizi sopra indicati. Inoltre, sono state pubblicate all'interno del portale aziendale, le revisioni degli Allegati Ambiente allo schema di Contratto:

- Linee guida ai comportamenti ambientali – appalti di lavori per Manutenzione Programmata e Realizzazione di Nuove Opere;
- Linee guida ai comportamenti ambientali – servizi e lavori diversi da Manutenzione Programmata e Realizzazione di Nuove Opere.

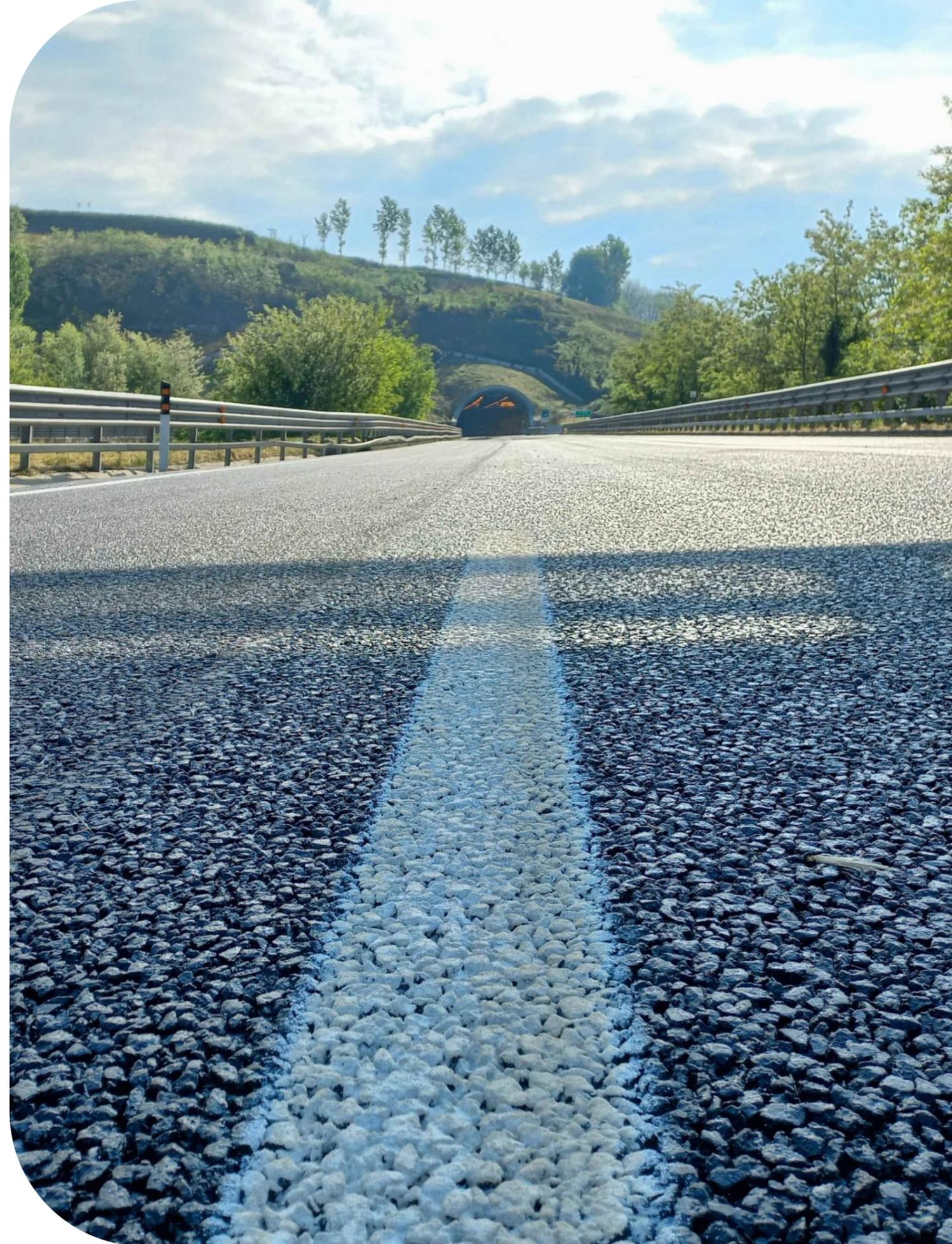
Entrambe le revisioni, concordate e finalizzate con le S.O. Presidio Specialistico di Conformità della DAA e Gestione Tecnica della DAA, sono state necessarie al fine di aggiornare i documenti alle ultime novità normative e alla necessità di allineamento con gli altri documenti di gara (Capitolato Speciale d'Appalto – Norme Generali, Schema di Contratto).

Nel corso del primo trimestre è stata redatta, con il supporto delle S.O. competenti, la revisione dell'Istruzione Operativa "Gestione dei rifiuti". Le principali modifiche e integrazioni sono state apportate al fine di allineare le attività ai recenti aggiornamenti normativi in materia.

Nel periodo di riferimento, nell'ambito della formazione sui temi ambientali, è stato garantito il supporto di competenza alla S.O. "Training" per la redazione del capitolato tecnico per la somministrazione di un progetto formativo sulla gestione dei rifiuti su richiesta della ST Abruzzo e Molise. Nello specifico, lo scopo della formazione sarà quella di trasmettere specifiche conoscenze e competenze tecniche a carattere ambientale, con particolare riferimento alla gestione dei rifiuti prodotti nell'ambito delle attività di manutenzione ordinaria.

Inoltre, nel corso del mese di luglio, su richiesta di AGR ST Lazio, sono stati svolti due incontri informativi rispetto alla gestione dei rifiuti nelle attività di manutenzione che hanno previsto il coinvolgimento di 30 unità del personale di esercizio (capi squadra, cantonieri e sorveglianti); nello specifico, è stato fatto un focus sui principali adempimenti normativi previsti dalla IO.RCM.AMB.01 "Gestione dei rifiuti" in merito alla compilazione del registro di carico e scarico e del formulario identificazione rifiuti (FIR).

Rispetto alla realizzazione e gestione dei depositi temporanei prima della raccolta, al fine di aggiornare la pianificazione e lo stato di avanzamento sulla base delle nuove esigenze derivanti dalle attività operative di ogni singola ST, è stato chiesto alle Strutture Territoriali, di fornire lo stato di avanzamento rispetto all'ultima rilevazione datata 1° semestre 2021 indicando, tra i dati più rilevanti, l'ubicazione dei depositi e lo stato (attivo, in progettazione, in esecuzione, da attivare). Rispetto al 2021, il fabbisogno complessivo dei depositi temporanei è aumentato da 137 a 148, con un sostanziale aumento dei depositi attivati (da 17 a 42).



A2 'AUTOSTRADA DEL MEDITERRANEO' - LAVORI DI PAVIMENTAZIONE

QUADRO MACROECONOMICO

In uno scenario caratterizzato dall'acuirsi delle tensioni geo-politiche¹, da un'inflazione elevata, pur se con una tendenza al ribasso, e da condizioni finanziarie sfavorevoli per famiglie e imprese, nel corso del 2023 l'economia mondiale ha continuato a crescere, in moderata decelerazione rispetto all'anno precedente. Le condizioni di finanziamento restrittive, in particolare, hanno generato un impatto significativo sulla domanda interna, indebolendo la dinamica dell'interscambio dei beni e peggiorando le prospettive a breve termine del commercio mondiale, soprattutto nei Paesi avanzati. Secondo gli ultimi dati congiunturali la situazione è tuttavia molto eterogenea fra le principali economie: negli Stati Uniti iniziano a manifestarsi segnali di rallentamento prospettico, in Cina non emergono fattori in grado di rilanciare la crescita, l'Europa fa fatica a risollevarsi dalla stagnazione che la caratterizza da un anno questa parte.

Le pressioni inflazionistiche generate dal prezzo del gas naturale hanno continuato a ridursi, nonostante un breve periodo di volatilità dovuto alle tensioni in Medio Oriente: grazie agli elevati livelli di stoccaggio e all'offerta abbondante, la quotazione a fine dicembre 2023 è risultata, in calo, poco sopra i 30 euro/mwh².

La quotazione del greggio (Brent) è risalita nei mesi estivi, superando i 90 dollari al barile, a seguito dell'annuncio di tagli alla produzione da parte di Arabia Saudita e Russia e alla maggiore domanda di petrolio da parte del settore dei viaggi e dei trasporti. Nell'ultimo scorcio del 2023, a fronte di una domanda internazionale attesa in calo e con la produzione petrolifera USA ai massimi, il Brent era scambiato sotto gli 80 dollari al barile, nonostante ulteriori annunci di tagli da parte dell'OPEC.

L'inflazione ha registrato una discesa generalizzata³ grazie al calo delle quotazioni delle materie prime energetiche rispetto ai picchi dello scorso anno, ma la componente core sta seguendo un percorso di rientro più graduale. In tale contesto la Federal Reserve e la Banca Centrale Europea hanno ribadito la stretta sorveglianza sull'andamento sulla dinamica dei prezzi, mantenendo immutati, anche a fine 2023, i tassi di politica monetaria, collocati ai massimi, nella prospettiva di una possibile riduzione intorno alla metà del 2024.

¹ Mentre la guerra in Ucraina perdura ormai da circa 20 mesi, da ottobre 2023 è in atto un nuovo conflitto armato nella Striscia di Gaza tra lo Stato di Israele e il gruppo paramilitare di Hamas.

² I valori si riferiscono al prezzo del gas naturale di riferimento per i mercati europei (Title Transfer Facility, TTF).

³ Secondo le stime più recenti di Prometeia, nel 2023, l'indice armonizzato dei prezzi a consumo nell'area Euro è stato pari al 5,4% (8,4% nel 2022) mentre il corrispondente indice dei prezzi al consumo negli USA è stato pari al 4,1% (8% nel 2022).

Dati economici mondiali	2023	2022
PIL	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Mondo	3,1	3,3
Paesi avanzati	1,5	2,6
USA	2,4	1,9
Giappone	1,7	0,9
Area euro	0,5	3,4
Paesi emergenti	4,1	3,6
Cina	5,5	3,0
India	7,0	6,5
America Latina	2,2	3,7
Petrolio (Brent \$ per barile)	82,5	99,0
Commercio mondiale	(0,6)	3,0

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2023

Considerando questo scenario, secondo le stime di Prometeia, la crescita del Prodotto Interno Lordo mondiale per l'anno 2023 si è attestata al +3,1% rispetto al 2022, mentre l'andamento del commercio mondiale è apparso in lieve flessione (-0,6%).

La proiezione di crescita che ci si attende nel 2024 vede una riduzione del ritmo di espansione del PIL mondiale (+2,6%), che riguarderà in particolare i Paesi industrializzati (+1,1%), rispetto a quelli emergenti (+3,6%).

Negli Stati Uniti, con il contributo decisivo dei consumi delle famiglie e degli investimenti residenziali, il PIL ha fortemente accelerato nel terzo trimestre (+1,3% sul precedente). La tenuta del mercato del lavoro potrà continuare a fornire un contributo positivo alla formazione di reddito disponibile, ma l'esaurimento del tesoretto accumulato durante la pandemia e la riduzione della propensione al risparmio, determinano condizioni meno favorevoli per la crescita dei consumi nei prossimi trimestri. Il rallentamento dell'economia cinese ha permesso, comunque, un rafforzamento della posizione degli Stati Uniti nel contesto globale, con il dollaro che si è rafforzato rispetto alle principali valute, riflettendo significativi afflussi di capitale.

In Cina, il terzo trimestre ha stupito in positivo con una crescita del PIL pari al +1,3% congiunturale. Tale andamento è riconducibile in larga parte ai consumi delle famiglie, anche se ha rilevato molto l'effetto statistico legato alla debolezza che ha caratterizzato tutto il 2022, più che un reale cambiamento di preferenze. I depositi bancari delle famiglie, infatti, hanno continuato a crescere a ritmi superiori alla media pre-pandemia, segnalando una scarsa fiducia in una prossima ripresa, sia per la persistente elevata disoccupazione sia per l'incertezza sullo sviluppo del mercato immobiliare. Le prospettive sono quindi di una crescita più moderata rispetto agli anni pre-pandemia, con rischi più al ribasso che al rialzo, soprattutto se si incorporano considerazioni geopolitiche che si traducono in ostacoli al commercio.

Nell'Area Euro, la debolezza che fino a metà 2023 sembrava caratterizzare soprattutto la Germania, si è estesa, nella seconda parte dell'anno, anche agli altri Paesi, configurando una sostanziale stagnazione. Come negli USA, in Europa la tenuta del mercato del lavoro suggerisce un contributo positivo alla formazione del reddito disponibile, ma le famiglie continuano a risparmiare più di quanto veniva fatto prima della pandemia, lasciando intravedere la possibilità di consumi privati deboli anche nella prima parte del 2024. Nel confronto europeo annuale, l'espansione dell'attività economica dell'Italia (+0,7%) è stata inferiore a quella di Spagna (+2,4%) e Francia (+0,8%), ma lievemente superiore alla media UEM (+0,5%). Spicca la debolezza dell'economia tedesca (-0,2%).

	2023	2022	2023	2022
	Prodotto interno lordo		Inflazione	
	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Area Euro	0,5	3,4	5,4	8,4
Germania	(0,2)	1,9	6,0	8,7
Francia	0,8	2,6	5,7	5,9
Italia	0,7	3,9	5,7*	8,2
Spagna	2,4	5,8	3,4	8,3

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2023

* Fonte ISTAT, Gennaio 2023

Nel contesto del rallentamento della crescita globale, con l'esaurirsi degli effetti positivi del riavvio delle attività post pandemia e del consolidarsi degli effetti negativi dell'inflazione e delle politiche monetarie restrittive, l'economia italiana è virtualmente ferma da un anno. Considerando i principali aggregati della domanda interna, gli investimenti fissi lordi e le importazioni hanno segnato una battuta d'arresto, ma sono da segnalare, in particolare nei mesi estivi, il buon andamento delle esportazioni, malgrado la debolezza del ciclo internazionale e della Germania, e la tenuta della spesa delle famiglie. Sebbene l'elevata inflazione abbia continuato a tagliare potere d'acquisto, beni durevoli⁴ e servizi continuano infatti a trascinare i consumi. In particolare, si è affermata una scelta di spesa che, in risposta a un vincolo più stringente, ha spostato la domanda delle famiglie verso i servizi (in particolare quelli legati alla socialità), mentre si è preferito risparmiare nelle categorie di beni alimentari (non durevoli) e abbigliamento (semidurevoli).

L'Italia ha chiuso il 2023 con una crescita del PIL pari al +0,7 rispetto all'anno precedente. L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, in moderazione nella seconda parte dell'anno, ha visto una crescita del +5,7% rispetto al 2022.

⁴ La crescita dei consumi di beni durevoli trova giustificazione nel settore automotive, evidenziata dalla dinamica delle immatricolazioni di veicoli nuovi (il 2023 ha chiuso a +19% rispetto al 2022).

	2023			
	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
	<i>variazione percentuale su trimestre precedente</i>			
PIL	0,6	(0,4)	0,1	(0,1)
Domanda interna	1,1	0,2	(0,8)	-
Spesa delle famiglie e ISP	0,6	-	0,7	(0,1)
Spesa delle AP	0,4	(1,0)	-	-
Investimenti fissi lordi	1,0	(2,0)	(0,1)	0,3
- costruzioni	0,3	(3,8)	0,5	-
- altri beni di investimento	1,7	(0,2)	(0,7)	0,7
Importazioni di beni e servizi	(1,4)	(1,1)	0,6	0,5
Esportazioni di beni e servizi	0,2	0,7	(2,0)	0,9

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2023



VENETO - STRADA STATALE 51 'DI ALEMAGNA'

RAPPORTI CON LO STATO E ALTRI ENTI LOCALI

Aggiornamento 2022 del Contratto di Programma 2016-2020

Il CIPESS con la delibera n. 43 del 27 dicembre 2022, pubblicata in G.U. l'11 febbraio 2023, ha approvato l'atto aggiuntivo 2022 del Contratto di Programma 2016-2020 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Anas, consistente nell'allocazione delle risorse di cui all'art. 1, comma 397 della Legge n. 234 del 2021 (Legge di Bilancio 2022), per 4,55 miliardi di euro complessivi, di cui circa 2 miliardi di euro per finanziare Nuove Opere presenti nel Contratto di Programma 2016-2020, circa 1,8 miliardi di euro per manutenzione, 174 milioni di euro per monitoraggio ponti e gallerie, 170 milioni di euro per fondo progettazione, 167 milioni di euro per gli interventi ricompresi nell'8° stralcio del piano sisma, oltre ad altri interventi.

Allocazioni risorse Legge di Bilancio 2022

Valori in €/mln

Allocazione Risorse	Legge 234 del 2021 (Legge di Bilancio 2022) Fondo unico Anas (capitolo 7002)	%
Finanziamento Nuove Opere	2.059,08	45,25
Finanziamento Nuove Opere Immediatamente Cantierabili	778,06	
Finanziamento Nuove Opere di Prossima Appaltabilità	1.281,02	
Finanziamento Interventi di manutenzione	1.801,54	39,59
interventi di Manutenzione SS di rientro	530,00	
interventi di Manutenzione programmata Rete Nazionale	985,10	
maggiori costi per Interventi Cortina 2021	99,64	
maggiori costi per Interventi Cortina 2026	136,80	
Fondo per danni ed emergenze e Fondo progettazione manutenzione	50,00	
Finanziamento Piano Straordinario DM 578/2020 monitoraggio ponti e gallerie	174,00	3,82
Fondo Progettazione interventi non inseriti nel piano	170,00	3,74
Prima Fase Interventi Commissario Legnini Ord. 1/22 PNC (ex Interventi 8° stralcio sisma seconda Fase)	167,37	3,68
Copertura Maggiori esigenze per lavori in corso	123,99	2,73
Fondo per interventi non programmati derivanti dagli esiti delle ispezioni di ANSFISA (per bonifiche ambientali e dissesto idrogeologico)	30,00	0,66
Finanziamento Investimenti in tecnologie stradali, applicazioni tecnologiche	24,02	0,53
Totale risorse	4.550,00	100,00

Legge di Bilancio 2023 (n. 197 del 29/12/2022) | Stanziamenti per Anas

La Legge n. 197 del 29 dicembre 2022 (Legge di Bilancio 2023) tra le norme di interesse aziendale prevede:

- per il Finanziamento del Contratto di Programma Anas 2021-2025, uno stanziamento di circa 2.250 milioni di euro. Nello specifico risulta rifinanziato fino al 2034 il capitolo MIT 7002 (L.B. n. 234 del 2021, art. 1 c. 397 - rifinanziato per 100 milioni per l'anno 2023, 150 milioni per l'anno 2024, 200 milioni per l'anno 2025 e 1.800 milioni per l'anno 2026 e succ.) per i quali è stata proposta al MIT l'allocazione nell'ambito della bozza di Contratto di Programma 2021-2025 come da tabella seguente:

Proposta allocazione risorse Legge di Bilancio 2023 (nota prot. 974769 dell'11 dicembre 2023)		
A	Totale Nuove Opere	762.901.453
B	Totale Interventi di manutenzione	857.807.929
C	Maggiori fabbisogni	421.625.907
D	Interventi Tecnologici	75.000.000
E	Fondo Progettazione Interventi di prossima programmazione	50.000.000
	Totale (A+B+C+D+E)	2.167.335.289
	Finanziamento ex legge DL Asset - TO5 - Variante di Demonte - Appaltabilità 2025	82.664.711
	TOTALE	2.250.000.000

- per la realizzazione di lotti funzionali del nuovo asse viario Sibari-Catanzaro della strada statale 106 'Jonica', il comma 511, ha autorizzato la spesa complessiva di **3.000** milioni di euro, di cui 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, 150 milioni di euro per l'anno 2027, 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2028 al 2031, 250 milioni di euro per l'anno 2032 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2037;
- il comma 514 assegna **400** milioni per la realizzazione degli interventi sulle strade statali dei territori colpiti dagli eventi sismici del 2009 e del 2016. A integrazione degli investimenti previsti dal Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, di cui al Decreto Legge 6 maggio 2021, convertito, con modificazioni, dalla Legge 1° luglio 2021, n. 101, è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2023, di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026 e di 50 milioni di euro per l'anno 2027;
- il comma 515 prevede **300** milioni per gli interventi di potenziamento, di riqualificazione e di adeguamento della strada statale 4 'Salaria'. Al fine di garantire il collegamento con i territori colpiti dagli eventi sismici del 2009 e del 2016, è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2023, di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025 e di 50 milioni di euro per l'anno 2026.

Legge di Bilancio 2024 (n. 213 del 30/12/2023) | Stanziamenti per Anas

La Legge n. 213 del 30 dicembre 2023 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026" (Legge di Bilancio 2024) tra le norme di interesse aziendale prevede al comma 292: "292. (omissis) ...L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 397, della Legge 30 dicembre 2021, n. 234, è rifinanziata per 535 milioni di euro per l'anno 2027 e 110 milioni di euro per l'anno 2028.(omissis) ...". Inoltre, nella sezione seconda "rifinanziamento" sono previsti 3.103,38 milioni di euro per il periodo 2026-2038.

Il totale dei finanziamenti previsti dalla Legge di Bilancio 2024 per il Contratto di Programma 2021-2025 è di 3.748,38 milioni di euro.

Proposta allocazione risorse Legge di Bilancio 2024		
A	Totale Nuove Opere	1.215.329.654
B	Totale Interventi di manutenzione	1.800.000.000
C	Maggiori fabbisogni	521.050.346
D	Interventi Tecnologici	135.000.000
E	Fondo Progettazione Interventi di prossima programmazione	77.000.000
Totale (A+B+C+D+E)		3.748.380.000

Fondo per l'avvio di opere indifferibili (art. 26 comma 7 del Decreto Legge 50/2022)

L'art. 26 comma 7 del Decreto Legge 50/2022 del 17 maggio 2022 ha istituito nello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze il «Fondo per l'avvio di opere indifferibili», con una dotazione di 1.500 milioni di euro per l'anno 2022, 1.700 milioni di euro per l'anno 2023, 1.500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025 e 1.300 milioni di euro per l'anno 2026.

Con i decreti MEF-RGS-RR160 del 18/11/2022, MEF-RGS-ID25491 del 28/03/2023 e MEF-RGS-RR154 del 19/5/2023 sono stati concessi ad Anas, come soggetto attuatore degli interventi, contributi rispettivamente per: 86,35 milioni di euro, 10,14 milioni di euro e 575,31 milioni di euro. Con successivo Decreto MEF-RGS-RR185 dell'8/8/2023 rispetto ai 575,31 milioni di euro inizialmente concessi, sono stati confermati ad Anas contributi per 556,34 milioni di euro, mentre sono stati revocati 18,97 milioni di euro a seguito della mancata pubblicazione del bando di gara entro il 30/6/2023.

Con il Decreto MEF-RGS-RR187 del 11/8/2023 sono stati concessi ad Anas contributi per 354,24 milioni di euro.

Complessivamente nel 2023 sono stati concessi ad Anas contributi per 1.007,07 milioni di euro.

Convenzioni per il Giubileo 2025

In esito ad articolate interlocuzioni istituzionali è stato inserito nel D.L. Infrastrutture del 9 novembre 2021 un subemendamento relativo alla possibilità di affidare ad Anas, tramite apposita Convenzione, un gruppo di interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali della Capitale.

In ottemperanza a quanto disposto è stata stipulata, il 23 novembre 2021, una Convenzione tra Roma Capitale e Anas con la quale è stata stabilita l'esecuzione dei lavori entro 90 giorni per i tratti interessati delle arterie Casilina, Portuense, Salaria e Tuscolana.

Il 31 dicembre 2021, in 33 giorni, sono stati completati tutti i lavori previsti dalla Convenzione.

In considerazione dei risultati raggiunti è stata novata e ampliata, con il D.L. 68 del 16 giugno 2022, la possibilità per Anas di stipulare Convenzioni sia con Roma Capitale che con Roma Città Metropolitana che con la Giubileo 2025 S.p.A., Società costituita per gli interventi necessari allo svolgimento del Giubileo della Chiesa Cattolica del 2025.

Con riferimento a quanto sopra espresso, il 19 luglio 2022, è stata approvata dalla Giunta Capitolina la seconda Convenzione tra Roma Capitale e Anas con durata sino al 31 dicembre 2024 in base alla quale Roma Capitale individua nel proprio Programma Triennale - o con delibera di Giunta - gli interventi finalizzati alla manutenzione ordinaria o straordinaria delle strade comunali per i quali intende avvalersi di Anas quale Centrale di Committenza.

Con specifico riferimento agli interventi funzionali all'evento del Giubileo, si rappresenta che con DPCM 8 giugno 2023⁵ è stato adottato il "Programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa Cattolica per il 2025", così come disposto dall'art. 1 comma 422 della Legge n. 234/21 (recante il "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024", come modificata dal menzionato D.L. n. 68/22).

Per la realizzazione di tali interventi, inoltre: I) sono stati inoltre stanziati appositi fondi, ai sensi dell'art. 1 comma 420 della L. n. 234/21; II) è stata costituita la menzionata Società Giubileo 2025, ai sensi dell'art. 1 comma 427 della L. n. 234/21. Nello specifico, per quanto di interesse:

- secondo l'art. 1 comma 441: "Fermo quanto previsto dalle convenzioni di cui al comma 429, le funzioni di rendicontazione degli interventi previsti dal programma dettagliato sono di competenza della Società «Giubileo 2025» che riferisce semestralmente alla Cabina di coordinamento sulla propria attività e segnala eventuali anomalie e scostamenti rispetto ai termini fissati nel cronoprogramma di realizzazione degli interventi di cui al comma 423, anche ai fini dell'aggiornamento del piano previsto dall'articolo 1, comma 645, della citata Legge n. 178 del 2020";
- secondo l'art. 1 comma 442 della L. n. 234/21 "Per gli interventi previsti dal programma dettagliato di cui al comma 422, le risorse di cui al comma 420, ferme restando le finalità ivi previste, sono trasferite su apposito conto di tesoreria intestato alla Società «Giubileo 2025», che provvede all'eventuale successivo trasferimento ai soggetti attuatori diversi dalla medesima Società. A tal fine, le predette somme possono essere eventualmente versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione ai pertinenti stati di previsione della spesa. Le risorse relative agli interventi finanziati a carico del PNRR e del Piano complementare possono essere trasferite sul conto di tesoreria di cui al presente comma, previa Convenzione tra la Società «Giubileo 2025» e l'amministrazione titolare dell'intervento".

⁵ In precedenza, era stato predisposto un primo Programma dettagliato degli interventi con DPCM del 15 dicembre 2022, sostituito successivamente dal DPCM del giorno 8 giugno 2023.

In virtù di tutto quanto sopra sinteticamente rappresentato, sono state stipulate e/o sono in corso di stipula delle Convenzioni fra Anas SpA (nella qualità di Soggetto Attuatore degli interventi) e la Società Giubileo 2025 per l'erogazione dei contributi a valere sulle risorse di cui all'art. 1 comma 420 della L. 234/2021 e per la definizione degli obblighi delle Parti, delle procedure di monitoraggio, di rendicontazione e di pagamento. Segnatamente:

- Convenzione finanziaria relativa al Ponte dell'Industria (intervento 79 del Programma dettagliato degli interventi), di importo pari a 7,85 milioni di euro;
- Convenzione finanziaria relativa al Sottovia di Piazza Pia (Intervento 1 del Programma dettagliato degli interventi), con "Anas - ST Lazio" nominata Soggetto Attuatore dall' Ordinanza Commissariale n. 15 del 7 agosto 2023, di importo pari a 70 milioni di euro;
- Convenzione finanziaria relativa alla Pedonalizzazione Via della Conciliazione (Intervento 62 del Programma dettagliato degli interventi), con "Anas - ST Lazio" nominata Soggetto Attuatore dall' Ordinanza Commissariale n. 16 del 31 agosto 2023, di importo pari a 1 milione di euro;
- Convenzione finanziaria relativa Viabilità di collegamento autostrada A1 compendio Tor Vergata (Intervento 72 del Programma dettagliato degli interventi), con "Anas - ST Lazio" nominata Soggetto Attuatore dall'Ordinanza Commissariale n. 17 del 7 settembre 2023, di importo pari a 24 milioni di euro;
- Convenzione finanziaria relativa alla Riqualficazione Piazza dei Cinquecento (intervento 10 del Programma dettagliato degli interventi), di importo pari a 30 milioni di euro;
- Convenzione finanziaria relativa alla Riqualficazione illuminazione svincoli G.R.A. (intervento 76 del Programma dettagliato degli interventi), di importo pari a 6 milioni di euro;
- Convenzione finanziaria con la Giubileo 2025 SpA per l'intervento n. 5 del Programma dettagliato, di importo pari a 200 milioni di euro, è relativo alla "Manutenzione straordinaria della viabilità principale di penetrazione" (già intervento n. 8 dell'elenco degli interventi essenziali e indifferibili, approvati con il precedente DPCM 15 dicembre 2022).

Relativamente agli aspetti finanziari le convenzioni in argomento rispondono allo scopo di definire e disciplinare le modalità di rendicontazione cui i soggetti attuatori devono attenersi ai fini dell'erogazione dei contributi statali stanziati per gli interventi di Giubileo 2025 e riscontrabili nei diversi DPCM che si sono succeduti e nelle varie ordinanze commissariali.

Tali modalità prevedono l'alimentazione da parte del soggetto attuatore Anas di un sistema di monitoraggio *ad hoc* e la trasmissione di tutta la documentazione giustificativa (progetti, contratti, stati avanzamento lavori, fatture fornitori, mandati di pagamento), necessaria ai fini dell'erogazione delle risorse da parte della Società Giubileo 2025.

Oltre alle modalità di rendicontazione, la Convenzione finanziaria definisce le procedure per l'erogazione al soggetto attuatore dei contributi.

Ad Anas vengono altresì riconosciuti gli oneri d'investimento in misura non superiore al 9% dell'importo dei lavori e forniture così come risultanti dal Quadro Economico dell'intervento. Tali oneri d'investimento saranno rendicontati da Anas sulla base delle risultanze della contabilità analitica.



BASILICATA - STRADA STATALE 18 'TIRRENA INFERIORE', ISPEZIONI CON BY BRIDGE VIADOTTO CASTROCUCCO

FONDI EUROPEI E PER LA COESIONE

Anas è beneficiaria di Fondi Europei strutturali delle Programmazioni 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020 e di risorse nazionali del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 e 2021-2027 nonché di risorse dei programmi complementari PAC, attraverso cui partecipa alla realizzazione delle politiche di coesione dell'Unione europea e dell'Italia per promuovere uno «sviluppo territoriale» più equilibrato e sostenibile.

Nell'ambito del Programma dell'Unione Europea Next Generation EU (NGEU) che prevede per gli Stati Membri investimenti e riforme per accelerare la transizione ecologica e digitale, migliorare la formazione delle lavoratrici e dei lavoratori, e conseguire una maggiore equità di genere, territoriale e generazionale, ad Anas sono state assegnate risorse a valere sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e sul relativo Piano Nazionale Complementare (PNC).

Anas, inoltre, partecipa ai bandi europei per la Concessione di finanziamenti a fondo perduto ed è Beneficiario (Coordinatore o membro di ampi partenariati internazionali) di fondi gestiti dall'UE in forma diretta (CEF per le Reti TEN-T, Horizon 2020 e Horizon Europe Programma Europeo per la Ricerca e l'Innovazione, Life Strumento finanziario per l'Ambiente, Erasmus +).

FONDI EUROPEI INDIRETTI

Programma Operativo Nazionale e Programmi Operativi Regionali 2007-2013

Valori in €/mln

PROGRAMMA OPERATIVO	Importo complessivo ammesso e rendicontato	Crediti
Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità 2007-2013	208,06	(22,28)
Programma Operativo Nazionale (PON) Sicurezza per lo Sviluppo 2007-2013	5,03	-
Programma Operativo Regionale (POR) FESR Marche 2007-2013	11,56	-
Programma Operativo Regionale (POR) FESR Campania 2007-2013	59,98	12,50
Programma Operativo Regionale (POR) FESR Calabria 2007-2013	275,89	3,40
Programma Operativo Regionale (PO) FESR Sicilia 2007-2013	535,32	-
Totale	1.095,84	(6,38)

Il Programma Operativo 2007-2013 non è stato ancora chiuso: si attendono, infatti, le deliberazioni finali dell'Autorità di Gestione del Programma, in merito all'intervento di competenza Anas "SS 114 Orientale Sicula - Lavori di ricostruzione del Ponte Primosole sul fiume Simeto tra i km 109,740 e 110,010" e alla rettifica finanziaria del 100% indicata dalla Commissione Europea per un importo considerato irregolare di circa 15,84 milioni di euro, con varie motivazioni in merito al rispetto dell'urgenza nelle procedure di approvazione ed esecuzione dell'intervento.

Le attività svolte da Anas sono state sostenute dall'Autorità di Gestione del MIT e dall'Agenzia per la Coesione Territoriale, con la conferma che l'intervento è stato eseguito nel rispetto delle norme e delle deroghe al codice degli appalti determinate dalle condizioni emergenziali a causa dell'alluvione del 2008. La copertura finanziaria nazionale dell'intervento non è stata variata in quanto è stato inserito nel Programma per il tiraggio della spesa.

Programmi Operativi Nazionali e Programmi Operativi Regionali 2014-2020

Anas sta partecipando in qualità di Beneficiario al settennato della Programmazione europea dei Fondi SIE. Di seguito il riepilogo al 31 dicembre 2023 degli importi complessivi ammessi a finanziamento per gli interventi Anas selezionati nei PON Infrastrutture e Reti 2014-2020:

INTERVENTI	Risorse assegnate (milioni di euro)
1. Smart Road	21,00
2. Innalzamento livello di servizio SS 193 di Augusta	5,60
3. Smart Road Anas A2 / Fisciano - Sala Consilina. Modulo 1	3,48
3. Smart Road Anas A2 / Fisciano - Sala Consilina. Modulo 2	3,48
3. Smart Road Anas A2 / Fisciano - Sala Consilina. Modulo 3	2,99
TOTALE	36,55

PON Campania FESR 2014-2020 e PO FESR Sicilia 2014-2020

Intervento	RISORSE ASSEGNATE	RENDICONTAZIONI al 31.12.2023	INCASSI TOTALI al 31.12.2023	CREDITI al 31.12.2023
(migliaia di euro)				
SS 268 del Vesuvio svincolo di Angri (FASE 2) POR Campania FESR 2014-2020 (Decreto Dirigenziale dell'UOGP Regione Campania n. 71 del 21/11/2017)	13.139,7	11.219,8	9.918,5	1.301,3
Grande Progetto SS 640 Agrigento Caltanissetta Il Tratto (FASE 2) PO FESR Sicilia 2014-2020 (Delibera di Giunta Regionale Sicilia n. 3660 del 04/12/2018)	311.619,9	311.619,9	311.296,8	323,1

PON Ricerca e Innovazione 2014-2020

PROGETTI PON "RICERCA E INNOVAZIONE" 2014-2020 (valori in migliaia di euro)	Importo complessivo ammesso	Importo ammesso Quota Anas	Risorse Assegnate	Rendicontazioni al 31.12.2023
SENTINEL "Sistema di Pesatura Dinamica Intelligente per la Gestione del Traffico Pesante"	4.652,2	1.135,0	526,6	749,6
RAFAEL "Risk Analysis and Forecast for Critical Infrastructure in the Apennines Dorsal Regions"	9.279,9	848,8	424,4	401,0
TEMI MIRATI "Tecnologie e Modelli Innovativi per la Mitigazione del Rischio nelle Infrastrutture Critiche"	4.652,2	1.169,3	584,7	62,8
TOTALE	18.584,41	3.153,08	1.535,64	1.213,39

Piano di Azione Coesione (PAC)

PAC	Importo ammesso	Rendicontato Totale al 31.12.2023 (costi indiretti)	Incassi Totali al 31.12.2023	Crediti al 31.12.2023
Piano di Azione Coesione (PAC) Salvaguardia nazionale	251,47	189,45	188,86	0,59
Piano di Azione Coesione (PAC) della Regione Calabria	38,33	16,60	-	16,60
Piano di Azione Coesione (PAC) della Regione Siciliana	111,85	-	-	-
TOTALE (milioni di euro)	401,65	206,05	188,86	17,19

Le rendicontazioni degli interventi PAC Salvaguardia sono state completate nel 2022 e nel 2023 sono proseguite le attività di confronto con la Struttura di Attuazione del PAC sulle rendicontazioni dei costi indiretti.

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)

Nel PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) è inserito l'investimento "Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali" nel quale ricadono i due interventi di competenza Anas nel seguito indicati, alla cui realizzazione il Decreto Ministeriale MIT n. 492 del 3/12/2021 (registrato dalla Corte dei Conti in data 20/12/2021 al n. 3135) ha assegnato rispettivamente 6 e 11 milioni di euro:

INTERVENTI	Costo Intervento	Risorse PNRR	Risorse Nazionali
ACCESSIBILITA' AL PORTO DI GIOIA TAURO – potenziamento funzionale raccordo stradale sud alla rete TENT-T. costruzione I lotto dell'infrastruttura gate porto GT lato sud – SS 18 (CUP F54E14001200001)	69,89	11,00	58,89
ACCESSIBILITA' AL PORTO DI GIOIA TAURO – Svincolo autostrada Porto di Gioia Tauro – A2 – ammodernamento ed adeguamento al tipo I/A norme CNR/80 Tronco 3° tratto 2° lotto 3° stralcio C – dal km 382+475 al km 383+000 – svincolo Rosarno (CUP F94E14001510001)	36,60	6,00	30,60
TOTALE (milioni di euro)	106,49	17,00	89,49

Con l'approvazione da parte della CE della rimodulazione del PNRR conclusasi a dicembre 2023, la milestone prevista della consegna lavori entro il 31/12/2023 è stata spostata al 30/06/2024.

Piano Nazionale Complementare (PNC) al PNRR

Nel Piano Nazionale per gli investimenti Complementari, finalizzato a integrare con risorse nazionali gli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, sono inseriti i seguenti investimenti Anas:

- "Strade sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto (di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale)": ha valore complessivo di circa 275,47 milioni di euro, assegnato con Decreto Ministeriale MIT n. 522 del 21/12/2021. Il piano degli interventi è stato approvato dal MIT nel settembre 2022 e sono stati rispettati gli obiettivi previsti dal PNC per il 2022 e per il primo semestre 2023. Sulla base della rimodulazione della milestone proposta nell'agosto 2023 si ha il raggiungimento del target del 2023 relativo alla strumentazione e connessione delle opere in perimetro. Gli incassi dei contributi PNC ammontano a circa 45,9 milioni di euro.

- "Interventi del Piano complementare nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Infrastrutture e mobilità, Investimenti sulla rete stradale statale": è stata assegnata la somma di 177 milioni di euro per l'adeguamento e la messa in sicurezza di strade statali della rete gestita da Anas S.p.A. e ricadenti nei crateri sismici, da attuare di intesa con le Regioni tramite i Soggetti Attuatori Ufficio del Commissario straordinario del Governo per la ricostruzione Sisma Centro Italia 2016 e Struttura di missione per il coordinamento dei processi di ricostruzione e sviluppo dei territori colpiti dal sisma del 6 aprile 2009, così come indicato nella Scheda Progetto allegata al DM MEF del 15/07/2021. Il piano degli interventi PNC Sisma Anas, per il quale Anas è Soggetto Realizzatore, è stato approvato dal Commissario Straordinario per la ricostruzione nei territori interessati dagli eventi sismici delle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria con Ordinanza n. 1 del 16/12/2021 ed è stato poi oggetto di rimodulazione nel giugno 2022, nell'ottobre 2022, nel marzo 2023, nel giugno 2023 e nel dicembre 2023, sia in relazione ai nuovi interventi inseriti, sia in relazione all'importo complessivo del contributo che è passato da 177 milioni inizialmente stanziati dal PNC a 188,10 milioni di euro a dicembre 2023. Sono stati rispettati gli obiettivi previsti dal PNC per il 2021, il 2022 e per il primo semestre 2023. Per il secondo semestre 2023 n. 19 interventi non hanno raggiunto l'utilizzo del 25% del finanziamento PNC. Gli incassi delle anticipazioni dei contributi PNC ammontano a 36,75 milioni di euro.

FONDI A GESTIONE DIRETTA
CEF - Connecting Europe Facility 2014-2020

Il Connecting Europe Facility è il meccanismo europeo istituito con Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11/12/2013 che stabilisce le condizioni, i metodi e le procedure per la Concessione di un'assistenza finanziaria dell'Unione alle reti transeuropee, al fine di sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia e di sfruttare le potenziali sinergie tra tali settori.

PROGETTI	Importo complessivo ammesso	Importo ammesso Quota Anas	Importo contributo Quota Anas	Rendicontazioni al 31.12.2023 (Final Report)	Incassi Quota Anas (Anticipazioni)	Crediti
CEF-T 2014-2020 Action n° 2016-EU-TM-0044-M URSA MAJOR neo (UMneo) Attività 5.6 Smart Road A19	-	10,00	2,00	2,13	0,08	0,33
CEF-T 2014-2020 Action n° 2016-EU-TM-0044-M URSA MAJOR neo (UMneo) Attività 3.7 ITS at Villa San Giovanni port	149,46	2,30	0,46	1,36	-	0,27
CEF-T 2014-2020 Action n° 2018-EU-TM-0019-S Saving lives assessing and improving TEN-t road networks safety (SLAIN)	1,87	0,37	0,18	0,37	0,18	-
TOTALE (milioni di euro)	151,33	12,67	2,64	3,86	0,26	0,60

CEF - Connecting Europe Facility 2021-2027

Nel 2023 Anas, oltre a continuare a gestire i progetti relativi alla componente Trasporti del Programma, gestita da CINEA ha preso parte anche alla componente digitale del Programma CEF, gestita da HaDEA, l'Agenza della CE per la Salute e il Digitale, ottenendo il finanziamento europeo anche per i due progetti relativi ai Corridoi 5G.

PROGETTI	Importo complessivo ammesso	Importo ammesso Quota Anas	Importo contribuito Quota Anas	Rendicontazioni al 31.12.2023 (Intermedie e Final Report)	Incassi Quota Anas (Anticipazioni/Pagamenti intermedi/saldi)	Crediti
CEF-T 2021-2027 Action n° 21-IT-TM-RELEVANT "Rehabilitation of Bridges and Viaducts for civilian military dual use infrastructures (ScanMed Corridor) - A2 motorway - Friddizza viaduct"	16,74	16,74	8,37	0,20	2,19	-
CEF-T 2021-2027 Action n° 21 -EU-TG-MERIDIAN "Managing European's busiest TEN-T corridor fostering green, digital and multimodal services"	131,48	13,51	6,75	-	1,69	-
CEF-T 2021-2027 Action n° 22-IT-TM-RELEVANT-2 "Upgrading and Rehabilitation of bridges and Viaducts for civilian-military dual use infrastructures" (ScanMed Corridor) - A2 motorway	30,53	30,53	15,27	-	5,34	-
CEF-T 2021-2027 Action n° 22-EU-DIG-5G-SITACOR "Inception study for the deployment of 5g in the cross-border sections of the TEN-T Mediterranean and Baltic-Adriatic corridors between Italy and Slovenia"	0,69	0,04	0,02	-	-	0,006
CEF-T 2021-2027 Action n° 22-EU-DIG-5G-FRÉJUS "Inception study for the deployment of 5g in the Fréjus cross-border section between Italy and France"	0,80	0,09	0,05	-	-	0,014
TOTALE (milioni di euro)	180,24	60,92	30,46	0,20	9,23	0,020

CEF-T-2021-2027 Action n° 22-IT-TM-RELEVANT-2 "Upgrading and Rehabilitation of bridges and Viaducts for civilian-military dual use infrastructures (ScanMed Corridor) - A2 Motorway"

Il progetto RELEVANT 2 riguarda il potenziamento, il risanamento dal punto di vista statico e il miglioramento sismico dei viadotti Specola, San Martino, Profenna e Caselle situati lungo la A2 "Autostrada del Mediterraneo" nel tratto Cosenza-Altilia con l'obiettivo di garantire il transito in sicurezza sia dei mezzi ordinari sia dei trasporti eccezionali che attualmente hanno una limitazione a un massimo di 72 tonnellate, permettendo il passaggio anche a mezzi con un peso pari a 130 tonnellate, come richiesto dal Regolamento (UE) 2021/1328 del 10/08/2021 relativo ai requisiti delle infrastrutture di trasporto a uso duale civile/militare.

RELEVANT 2 ha un costo ammissibile di 30,5 milioni di euro e una durata di 46 mesi ed è stato ammesso a cofinanziamento europeo con un contributo massimo del 50% dei costi totali pari a 15,3 milioni di euro.

In data 30/05/2023 Anas e CE/CINEA hanno sottoscritto il Grant Agreement e, a seguire, in data 06/06/2023 CE/CINEA ha disposto il versamento della quota di prefinanziamento pari a 5,3 milioni di euro.

Tale importo, in ottemperanza a quanto prescritto dal Titolo 1, punto 5.2.b della Legge n. 183 del 16/04/1987 è stato versato da CINEA al MIT che, dopo le opportune verifiche, ha provveduto ad autorizzare/operare il trasferimento delle somme verso il conto infruttifero Anas, avvenuto in data 23/08/2023.

Fondo Sviluppo e Coesione

Nel corso dell'esercizio 2022 sono state presentate alla Struttura Responsabile dell'Attuazione del P.O. FSC Infrastrutture 2014-2020, Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del MIT, domande di anticipazione a valere su FSC. Anas ha incassato, in 4 tranches, un totale di 123,94 milioni di euro.

Nel corso del 2023 Anas ha proseguito le attività di monitoraggio procedurale, fisico e finanziario degli interventi del Contratto di Programma 2016-2020 finanziati con risorse a valere su Delibera CIPE n. 54/2016, Delibera CIPE n. 98/2017 e Delibera CIPE n. 12/2018, e le attività di inserimento e validazione dei dati relativi agli interventi di competenza, con cadenza bimestrale all'interno del Sistema di Monitoraggio Unitario (SMU) 2014-2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), come stabilito dal Sistema di Gestione e Controllo (Si.Ge.Co) del Piano Sviluppo e Coesione (PSC), redatto sulla base delle Linee guida del NUVEC (Versione 1.0 del 15 settembre 2021), approvato con delibera CIPESS n. 3/2021 Agg. agosto 2022.

Nel 2023 sono state presentate alla Struttura Responsabile dell'attuazione, gestione e monitoraggio degli interventi del PSC, Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del MIT, n. 18 domande di rimborso per n. 17 interventi inseriti nel PSC MIT, per un totale di 112,3 milioni di euro. Sono state, inoltre, presentate n. 75 domande di anticipazione a valere su FSC per un importo complessivo pari a 264,3 milioni di euro, riferite a n. 75 interventi inseriti nel PSC MIT, non critici con riferimento al raggiungimento delle Obbligazioni Giuridicamente Vincolanti (OGV).

I crediti Anas sono pari a 376,6 milioni di euro.

Risultano inseriti nel Sistema di Monitoraggio Unitario n. 224 interventi di competenza Anas per finanziamenti FSC di importo totale pari a 5,6 miliardi di euro. I pagamenti ammessi presenti a sistema per gli interventi monitorati di cui sopra ammontano complessivamente a 313 milioni di euro. I pagamenti totali sono pari a 813 milioni di euro.

Con riferimento ai termini temporali per l'assunzione delle OGV per gli interventi FSC di competenza Anas, indicati nella Delibera CIPESS n. 48 del 27 dicembre 2022 "Ricognizione ex articolo 44, comma 7-bis, del Decreto Legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla Legge 28 giugno 2019, n. 58, come modificato dall'articolo 56, comma 3, del Decreto Legge 17 maggio 2022, n. 50", per n. 19 interventi, non soggetti a commissariamento governativo, non è stato stipulato il contratto lavori entro il termine del 30/06/2023, per un importo complessivo di finanziamenti a valere sul Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020 pari a 1,2 miliardi di euro.

Sono state avviate le attività di monitoraggio procedurale, fisico e finanziario degli interventi di competenza Anas con risorse a valere su Delibera CIPE n.1/2022 e Delibera CIPE n. 35/2022 FSC 2021-2027. Risultano inseriti nel Sistema di Monitoraggio Unitario n. 5 interventi di competenza Anas per finanziamenti FSC di importo totale pari a 659,8 milioni di euro.

FATTORI DI RISCHIO

IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI (SCIGR)

Il SCIGR rappresenta l'insieme di strumenti, strutture organizzative, norme e regole volti a consentire una conduzione dell'impresa corretta e coerente con gli obiettivi aziendali, attraverso un adeguato processo di identificazione, valutazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, nonché la strutturazione di mirati controlli e adeguati flussi informativi.

Anas, in analogia con la Holding FS Italiane e nel rispetto delle proprie peculiarità, pur mantenendo la centralità delle strutture operative, che costituiscono il primo livello di controllo nelle attività di gestione del rischio, ha nel tempo strutturato diverse funzioni di controllo di secondo livello (RPCT, Dirigente Preposto, Risk Management, Compliance, Data Protection Officer, Security, Sistemi di Gestione) che supportano il management nella definizione e implementazione di specifici sistemi di individuazione, trattamento e monitoraggio dei principali rischi.

Completa il SCIGR sopra delineato la struttura di Internal Audit, che svolge attività di monitoraggio e assurance sull'architettura e l'efficace funzionamento degli altri presidi di controllo.

In tale contesto il Chief Risk Officer di Anas, avvalendosi della struttura Risk Management della Direzione Tutela Aziendale, assicura la progettazione, l'attuazione e l'aggiornamento di un modello integrato di Enterprise Risk Management per l'individuazione, l'analisi, la misurazione, il trattamento e il monitoraggio dei rischi strategici e di processo, nonché delle relative azioni di mitigazione e piani di trattamento.

IL QUADRO REGOLATORIO

Le attività di Risk Management sono svolte secondo le regole e le metodologie previste dallo specifico *Framework*, ispirato al Codice di *Corporate Governance* e alle *best practice* nazionali e internazionali, tra cui la norma UNI ISO 31000:2018 "Gestione del rischio - Principi e linee guida" e il "COSO Enterprise Risk Management Framework – Integrating with Strategy and Performance". Si riporta di seguito una breve descrizione del quadro regolatorio interno.

Modello di Governance Risk

Anas ha adottato il "Modello di Governance Risk", emesso da Holding il 13 luglio 2023, che definisce ruoli e macroresponsabilità della Holding, delle Capogruppo di Settore, delle Sub-Holding/Società del Gruppo e il relativo sistema di interrelazioni in materia di Risk.

Framework di Risk Management del Gruppo FS

Anas ha adottato il "Framework di Risk Management", emesso da Holding il 14 novembre 2023, che rappresenta il sistema complessivo delle regole, degli strumenti e delle tassonomie adottati per la gestione del rischio, attraverso specifici documenti organizzativi.

L'adozione di un unico modello di *Framework* a livello di Gruppo consente di:

- individuare processi e modelli di valutazione e gestione dei rischi univoci e coerenti a livello di Gruppo, definendo le responsabilità di gestione e utilizzo degli stessi tra la Holding e le Società, in base alla tipologia di attività e all'ambito di azione in cui tali attività sono svolte;
- assicurare modalità comuni di interpretazione, analisi, quantificazione e rappresentazione dei risultati delle attività di *risk assessment*;
- promuovere la diffusione di una cultura aziendale *risk focused*.

Il *Framework* è composto da tre elementi:

Tipologia di documento	Descrizione
Policy di Risk Management del Gruppo FS	La Policy di <i>Risk Management</i> indica i principi di riferimento per la gestione del rischio e definisce la <i>risk governance</i> , attribuendo ruoli e responsabilità del processo di <i>risk management</i> ed evidenziando il ruolo di leadership del CdA. Prevede, inoltre, i rapporti e flussi informativi tra la struttura organizzativa deputata alla gestione del processo di <i>risk management</i> e gli organi di <i>governance</i> e controllo societari, con i principali <i>stakeholder</i> e con le funzioni aziendali.
Processo di Risk Management del Gruppo FS	Il processo di <i>Risk Management</i> descrive e disciplina le attività attraverso le quali le funzioni societarie attuano la gestione integrata delle potenziali minacce e opportunità che possono influenzare il raggiungimento degli obiettivi aziendali o il successo di iniziative/progetti, indicando tempi, modalità e responsabilità. Stabilisce, inoltre, che <i>Process Owner</i> e Responsabili di iniziative/progetti siano consultati e informati sistematicamente in tutte le fasi del processo. Descrive modalità, tempi e contenuti delle relazioni e dei flussi informativi realizzati con gli organi di <i>governance</i> e controllo, con i principali <i>stakeholder</i> e con le altre funzioni di controllo del SCIGR.
Tassonomia di Risk Management del Gruppo FS	La Tassonomia di <i>Risk Management</i> indica le categorie/sottocategorie, gli attributi, i driver e i criteri per la classificazione, valutazione e rappresentazione dei rischi in forma strutturata, omogenea e integrata. È sottoposta a manutenzione continuativa da parte della funzione Risk Management di Holding in cooperazione con le corrispondenti funzioni societarie.

LE ATTIVITÀ DI RISK MANAGEMENT

L'attività di Anas comprende un'ampia serie di processi complessi ed eterogenei (progettazione e realizzazione di infrastrutture stradali, manutenzione della rete stradale e autostradale affidata in Concessione, approvigionamenti, ecc.), sui quali incombono rischi di diversa natura e gravità, in grado di interferire in misura anche significativa sul conseguimento degli obiettivi aziendali.

Per tale ragione Anas, attraverso la struttura Risk Management della Direzione Tutela Aziendale, ha promosso numerose iniziative volte ad assicurare adeguata sensibilità e professionalità per l'identificazione e l'analisi dei rischi, nonché per la definizione e attuazione di azioni di mitigazione e piani di trattamento.

Nel corso dell'anno 2023 il Chief Risk Officer, in ottemperanza a quanto previsto dalla Policy di Enterprise Risk Management⁶, ha presentato in CdA gli esiti del monitoraggio sulle azioni di mitigazione dei rischi che nel corso del 2022 risultavano ancora aperte; nello specifico delle 123 azioni aperte:

- n. 37 azioni sono state soppresse;
- n. 70 azioni sono state chiuse;
- n. 16 azioni sono ancora aperte.

⁶ Policy di *Enterprise Risk Management* del 2021 vigente fino all'emanazione della Policy di Risk Management del Gruppo FS del 14/11/2023, adottata da Anas il 12 dicembre 2023.

In merito a queste ultime, n. 6 sono riconducibili a due rischi con score alto (Cyber security e Sicurezza sul lavoro), n. 5 a rischi con score medio e n. 5 a rischi con score basso.

Nel mese di marzo la struttura di Risk Management ha avviato un progetto per lo sviluppo di un *tool* volto a garantire la gestione del Catalogo Rischi aziendale e delle azioni di mitigazione, integrando in un unico ambiente tutte le fasi e le attività del processo di analisi dei rischi, sulla base degli strumenti, delle metodologie, della documentazione e della reportistica in uso dalla Società. Il *tool* è stato rilasciato in produzione nel mese di novembre.

Dal mese di giugno sono stati avviati gli incontri con i *risk owner* per la definizione dei contenuti e delle tempistiche delle azioni "*To Be Approved*" (TBA) ovvero le azioni di mitigazione suggerite dagli stessi *risk owner* durante le interviste condotte nel corso del 2022 per la stesura della seconda edizione del Catalogo Rischi aziendale. Contestualmente è stato avviato il ciclo di monitoraggio annuale sullo stato di avanzamento delle azioni di trattamento *to be* relative a tutti i rischi (alti, medi e bassi).

A seguito delle attività ispettive poste in essere da ANSFISA, Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali, sono stati avviati controlli presso le infrastrutture di Anas per verificare l'esistenza di un Sistema di Gestione con provata capacità da parte dell'organizzazione di intercettare i rischi specifici e le conseguenti misure di contenimento.

In tale ottica, nel secondo semestre del 2023, sono state avviate specifiche attività di *risk assessment* (*Drill Down*) sulla sicurezza delle infrastrutture in linea con quanto definito nel riferimento procedurale, basato sul rischio, delle linee guida di ANSFISA, in collaborazione con i Sistemi di Gestione, per la certificazione ISO 39001.

Sempre nel secondo semestre è stata realizzata, con il coordinamento di Holding, l'analisi di *climate scenario planning* con l'obiettivo di valutare, nel trentennio (2021-2050), per due diversi scenari di concentrazione dei gas climalteranti (RCP 4.5 e RCP 8.5 resi disponibili dal *Intergovernmental Panel on Climate Change* - IPCC), gli impatti derivanti dai pericoli climatici fisici (*climate change*) sugli asset e servizi aziendali e definire le relative azioni di risposta.

LA TASSONOMIA DEI RISCHI

Rischi Strategici

Appartengono a questa categoria tutti quei rischi che possono avere un impatto significativo sulla capacità di un'organizzazione di raggiungere i suoi obiettivi legati alla pianificazione delle risorse economiche e alla allocazione delle stesse, tra cui, di particolare rilevanza, è il rischio relativo alla mancata/tardiva attuazione del progetto "*Smart Road*", quello legato all'aumento dei costi delle materie prime e dell'energia, il rischio derivante dalla gestione delle strade di rientro e dal conseguente gap manutentivo della rete, che si affianca a rischi legati alla tenuta del brand e alla reputazione aziendale, su cui l'Azienda investe in modo significativo.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Si segnalano, inoltre, i rischi relativi all'instabilità geopolitica, all'insorgere di conflitti e all'emergenza sanitaria, nonché alle oscillazioni dell'andamento economico-finanziario (ad es. rischio di credito, rischio di liquidità e rischio di tasso d'interesse).

Il rischio di credito è legato al mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti nell'ambito di relazioni di carattere commerciale (licenze, concessioni, pubblicità) e dei finanziamenti di lavori.

Il rischio di liquidità è gestito pianificando le erogazioni di fondi da parte del MEF sulla base delle previsioni trimestrali di cassa Anas e compatibilmente con le norme sulla finanza pubblica.

Il rischio di tasso d'interesse riguarda la fisiologica oscillazione dei tassi d'interesse di mercato, che produce i suoi effetti sulle disponibilità liquide e sull'eventuale indebitamento finanziario a breve.

Rischi operativi

I rischi operativi possono essere di diversa natura in relazione alla varietà dei processi operativi; quelli più significativi per il core business di Anas possono riassumersi in rischi connessi alla progettazione e alla realizzazione dei lavori, nonché quelli connessi all'esercizio della rete.

I primi riguardano soprattutto le circostanze impreviste che generano una differenza tra il costo contrattuale e il costo effettivo delle opere, o determinano maggiori oneri (per esempio in caso di varianti d'opera, prolungamento dei tempi di esecuzione, contestazioni nelle procedure di esproprio o di gara). Al fine di mitigare questi rischi, sono state potenziate le attività di monitoraggio dei cantieri da parte delle figure preposte.

I secondi sono relativi principalmente alle attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura viaria affidata alla gestione di Anas. Tra questi, il rilevante rischio relativo alla sicurezza delle opere d'arte, mitigato attraverso specifici programmi di potenziamento dell'attività di ispezione.

Rientra nei rischi connessi all'esercizio della rete quello di responsabilità civile per danni agli utenti, per il quale Anas stipula un'apposita copertura assicurativa relativa all'intera rete stradale.

Fanno parte di questa categoria anche i rischi legati alla trasformazione digitale, alle risorse umane, alla tutela del patrimonio immobiliare e all'affidabilità dei fornitori.

Si segnalano, infine, i rischi relativi alla sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro, già tutelata attraverso l'adozione del MOG e la vigilanza sulla sua attuazione, nonché rafforzata con sistemi informativi a supporto delle specifiche attività e con l'introduzione di criteri e metodi per il monitoraggio dei *near-miss*.

Rischi di Compliance

I rischi di compliance consistono nella possibilità di incorrere in sanzioni o danni reputazionali in conseguenza di violazioni normative.

Appartengono a tale categoria i rischi legati al mancato adeguamento alla normativa in materia di “Data Protection”. Anas, in stretto coordinamento con la Holding, nel rispetto delle disposizioni del Regolamento UE 2016/679 (General Data Protection Regulation – GDPR) ha adottato il “Modello di Gestione per la Protezione dei Dati Personali”, ha valutato i rischi connessi alla violazione dei dati personali, ha nominato il proprio Data Protection Officer e ha istituito la struttura organizzativa “Data Protection Department”.

Inoltre, si segnalano i rischi determinati dalle variazioni che possono intervenire nella normativa con effetti significativi sull’economicità di un’impresa o di un settore (*regulatory risk*).

Anas opera in un contesto fortemente regolamentato, nel quale la variabile normativa influenza sia i volumi di attività che di produzione. Nonostante l’oggettiva difficoltà di attuare azioni in grado di prevenire o mitigare il rischio regolatorio, risalente a fattori esogeni non controllabili da Anas, l’analisi degli scenari normativi e il coordinamento con le Istituzioni sono comportamenti posti in essere sistematicamente per la riduzione delle probabilità di accadimento o il contenimento degli impatti degli eventi considerati sfavorevoli.

Sempre nell’ambito della categoria compliance si collocano i rischi legali e contrattuali che derivano prevalentemente dai contenziosi in essere con diverse parti quali, ad esempio, imprese esecutrici o partecipanti alle procedure di gara, fornitori, soggetti terzi, personale. In relazione a tali rischi vengono disposti accantonamenti di natura contabile all’esito di valutazione della probabilità di soccombenza, al fine di contenere il rischio residuale in limiti ritenuti accettabili in relazione all’operatività aziendale.

Rischi ESG

I rischi ESG (*Environmental, Social, Governance*) sono relativi ai temi dell’ambiente, del sociale e dell’etica.

Anas nella conduzione del business si ispira ai principi di integrità, legalità ed etica, richiamati sia nel *Framework* Anticorruzione che nel Codice Etico di Gruppo.

Il percorso di contrasto dei fenomeni della corruzione e dell’illegalità è stato intrapreso da tempo, assicurando il rispetto degli adempimenti previsti dalla Legge 190/2012 e dai Decreti legislativi 33/2013 e 39/2013, nonché adottando il Modello 231 e aderendo al *Global Compact* delle Nazioni Unite.

Dal 2018, a seguito dell’ingresso nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (in virtù del quale Anas non è più soggetta ai dettami della Legge 190/2012), Anas si è volontariamente dotata di un modello di anticorruzione e trasparenza, mantenendo la funzione del Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT) e pubblicando le “Misure Integrative di quelle adottate ai sensi del D.lgs. 231/2001”.

Le misure sono redatte considerando un’accezione ampia del fenomeno corruttivo che comprende le condotte rilevanti sotto il profilo penalistico e la “*mala administration*”, intesa come assunzione di decisioni nel corso dell’attività amministrativa devianti dalla cura dell’interesse generale a causa del condizionamento improprio da parte di interessi particolari.

Con le Misure Integrative Anas definisce e comunica all’Azienda e agli *stakeholder* la strategia che intende attuare in materia di anticorruzione e trasparenza, dando volontaria attuazione alle disposizioni contenute nell’art. 1 della L. n. 190/2012. Esse costituiscono espressione della “Politica per la prevenzione della Corruzione”. Al fine di sensibilizzare tutto il personale su questi temi, sono state adottate diverse iniziative, anche di formazione.

Anas ha inoltre ottenuto, nel 2021, la Certificazione Anticorruzione di cui alla norma UNI ISO 37001:2016 e ha positivamente concluso la seconda verifica di sorveglianza a novembre 2023.

Infine, rientrano in questa categoria i rischi relativi ai cambiamenti climatici, alle calamità naturali e alle fragilità del territorio. Anas promuove comportamenti responsabili orientati al rispetto alla salvaguardia dell’ambiente e costituisce gruppi di lavoro per lo studio e l’avvio di iniziative nello specifico settore.



A2 ‘AUTOSTRADA DEL MEDITERRANEO’ - LAVORI DI PAVIMENTAZIONE

INVESTIMENTI

PROGETTAZIONE

Entro il 31 dicembre 2023 sono stati approvati 59 progetti per un importo complessivo di circa 9.649,02 milioni di euro. Si riporta di seguito il prospetto delle approvazioni relative al 2023, suddiviso per livello progettuale e area geografica, e il relativo confronto con i dati dell'esercizio 2022.

PROGETTAZIONI APPROVATE				
Livello di progettazione	31.12.2023		31.12.2022	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Fattibilità Tecnico Economica	15	4.303,83	10	1.560,74
Definitivo	22	3.803,47	18	2.370,27
Esecutivo	22	1.541,71	40	3.629,88
Totale	59	9.649,02	68	7.560,89

PROGETTAZIONI APPROVATE				
Area Geografica	31.12.2023		31.12.2022	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Nord	14	2.819,36	17	1.333,85
Centro	18	2.757,49	35	3.384,03
Sud	27	4.072,18	16	2.842,99
Totale	59	9.649,02	68	7.560,89

Durante il 2023 sono state sviluppate attività in relazione a 276 interventi a vari livelli di avanzamento progettuale, per un valore complessivo di circa 68,19 miliardi di euro.

Le attività svolte si possono raggruppare secondo le seguenti principali tipologie:

- progettazione sviluppata internamente con progettisti Anas;
- indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni;
- istruttoria tecnica della progettazione sviluppata da Enti terzi con verifica ai fini dell'approvazione Anas;
- istruttoria tecnica delle progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate: tale attività viene svolta secondo apposite procedure che, attraverso una serie di controlli di carattere tecnico ed economico, garantiscono un elevato standard di qualità della progettazione esecutiva;
- progettazione e controllo per conto di Società partecipate Anas: tale attività di progettazione, indirizzo e controllo o istruttoria, viene eseguita sulla base di contratti di assistenza tecnica tra Anas e le varie Società partecipate.

Le attività riguardano anche il supporto alle procedure approvative da parte degli Enti esterni (Ministeri, Regioni, Enti Territoriali).

Si forniscono di seguito i dati relativi a tali interventi, indicando per ogni livello di progettazione (fattibilità tecnica ed economica, definitivo ed esecutivo) le attività tecniche attivate nel corso del 2023 e confrontate con i dati relativi all'esercizio dell'anno 2022.

Attività Svolte su progetti di Fattibilità tecnica economica	31.12.2023		31.12.2022	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Progettazioni sviluppate internamente	3	2.182,30	2	1.757,55
Indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni	88	39.915,20	61	28.671,24
Istruttoria tecnica della progettazione sviluppata da Enti terzi (verifica ai fini dell'approvazione Anas)	1	163,50	0	0,00
Istruttoria di progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	0	0,00	0	0,00
Progettazione e controllo per conto di Società partecipate Anas	1	200,29	1	190,75
Totale	93	42.461,29	64	30.619,54

Attività Svolte su progetti definitivi	31.12.2023		31.12.2022	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Progettazioni sviluppate internamente	9	990,64	14	2.034,40
Indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni	119	20.157,57	120	23.118,43
Istruttoria tecnica della progettazione sviluppata da Enti terzi (verifica ai fini dell'approvazione Anas)	4	260,11	2	94,60
Istruttoria di progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	3	92,50	3	89,45
Progettazione e controllo per conto di Società partecipate Anas	1	65,10	0	0,00
Totale	136	21.565,92	139	25.336,88

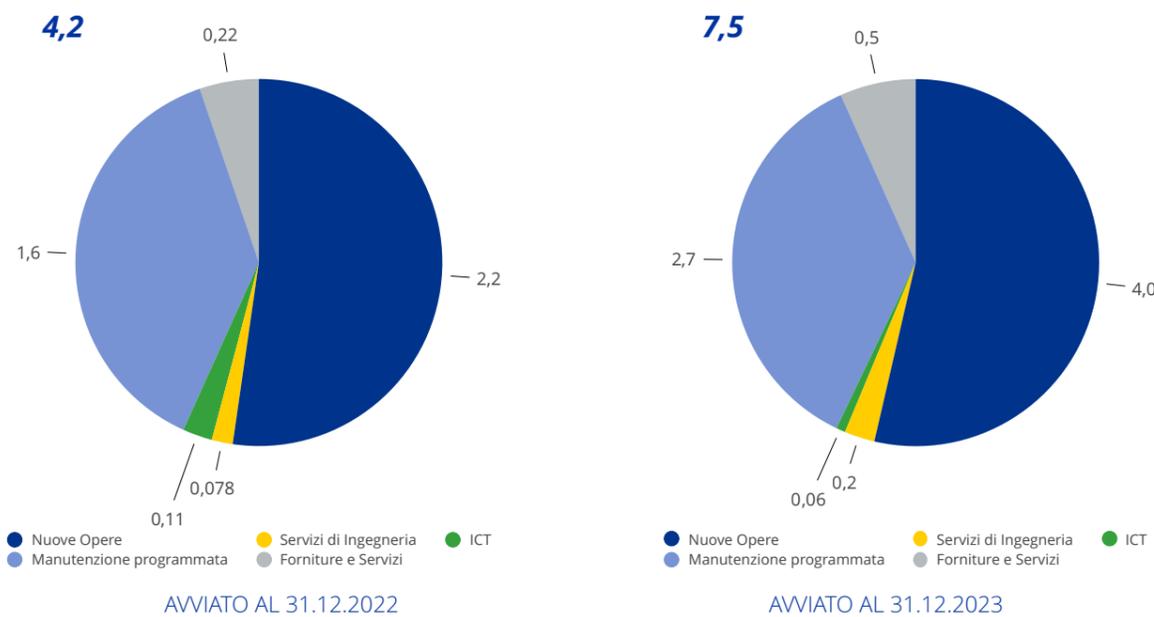
Attività Svolte su progetti esecutivi	31.12.2023		31.12.2022	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Progettazioni sviluppate internamente	0	0,00	6	729,55
Indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni	43	3.464,34	39	5.328,62
Istruttoria tecnica della progettazione sviluppata da Enti terzi (verifica ai fini dell'approvazione Anas)	0	0,00	2	94,60
Istruttoria di progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	2	558,89	0	0,00
Progettazione e controllo per conto di Società partecipate Anas	2	146,94	2	250,01
Totale	47	4.170,17	49	6.402,78

PROCEDURE DI GARA E CONTRATTUALIZZAZIONE

Procedure di gara avviate

Nel 2023 Anas ha pubblicato 882 procedure d'affidamento di lavori, forniture e servizi per un importo complessivo di 7,8 miliardi di euro, di cui n. 285 lotti e n.128 gare per 7,5 miliardi di euro avviate dalla Direzione Generale e n. 597 lotti/gare per 0,3 miliardi di euro avviate dalle Strutture Territoriali di Anas tramite il portale acquisti aziendale.

Gare avviate (miliardi di euro) Direzione Generale: confronto dicembre 2022-dicembre 2023



In particolare, la Direzione Generale ha pubblicato n. 27 gare in n. 29 lotti per l'affidamento di lavori Nuove Opere per un importo complessivo di 4 miliardi di euro, tra cui si citano per rilevanza di importo:

- SS 89 "Garganica" - Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo - Collegamento Vico del Gargano - Mattinata (315 milioni di euro a base d'appalto);
- SS 626-SS 115 - Completamento della Tangenziale di Gela (304 milioni di euro a base d'appalto);
- SS 4 "Salaria" - Tratto Trisungo-Acquasanta - galleria "Valgarizia" (304 milioni di euro a base d'appalto);
- Collegamento tra l'A4 (Torino-Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e l'A26 (Genova Voltri - Gravellona), in località Ghemme (303 milioni di euro a base d'appalto).

Con riferimento alla Manutenzione Programmata sono state pubblicate n. 36 gare in n. 84 lotti per un importo complessivo di 2,7 miliardi di euro, di queste n. 27 gare in n. 74 lotti per 2,1 miliardi di euro per Accordi Quadro di Manutenzione Programmata, tra cui si citano per rilevanza di importo:

- n. 1 Accordo Quadro triennale, suddiviso in n. 18 lotti, per l'esecuzione di lavori di manutenzione straordinaria per il risanamento strutturale di opere d'arte (600 milioni di euro);
- n. 1 Accordo Quadro quadriennale, suddiviso in n. 2 lotti per lavori di adeguamento a quattro corsie della piattaforma stradale e messa in sicurezza della SS 4 "Salaria" (409 milioni di euro);
- n. 1 Accordo Quadro triennale, suddiviso in n. 9 lotti, per l'esecuzione di lavori di manutenzione straordinaria per il risanamento strutturale di opere d'arte compresi impalcati in carpenteria (400 milioni di euro);
- n. 1 Accordo Quadro biennale, suddiviso in n. 5 lotti, per la produzione, fornitura e posa in opera delle barriere Anas S.p.A. in acciaio per le configurazioni di spartitraffico, bordo laterale e bordo ponte (200 milioni di euro).

Inoltre, sono state avviate n. 8 gare sisma (PNRR), in n. 9 lotti, per interventi di manutenzione ricompresi nel Programma di ripristino e messa in sicurezza della viabilità ex art. 4 OCDPC 408/2016: n. 4 Accordi Quadro (in n. 5 lotti) e n. 4 contratti chiusi, per un totale di 584 milioni di euro.

Per quanto riguarda, invece, i servizi di ingegneria, durante il 2023, sono stati pubblicati n. 8 Accordi Quadro in n. 40 lotti per un importo complessivo pari a 219 milioni di euro.

Tra le gare per l'affidamento di forniture e servizi pubblicate dalla Direzione Generale, ivi comprese quelle di ICT, sono state pubblicate n. 57 gare per n. 132 lotti di importo complessivo pari a 524 milioni di euro, tra le quali si citano per rilevanza di importo:

- n. 1 Accordo Quadro, suddiviso in n. 16 lotti, per servizi di ingegneria, prove di laboratorio e indagini per l'applicazione dell'analisi multilivello prevista dalle "Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti", ex D.M. 578/2020 e s.m.i. (80 milioni di euro);
- n. 1 Accordo Quadro, suddiviso in n. 21 lotti, per servizi di prove di laboratorio e controllo qualità dei materiali, delle lavorazioni e indagini geognostiche, per attività di competenza Anas S.p.A. (63 milioni di euro);
- Servizi di assicurazione di Responsabilità Civile verso terzi e prestatori d'opera (RCT/RCO) (in n. 2 lotti per complessivi 55 milioni di euro);
- n. 1 Accordo Quadro triennale, suddiviso in n. 6 lotti, per Servizi di ingegneria, prove di laboratorio e indagini per l'applicazione delle "Linee guida sui trasporti in condizioni di eccezionalità sulla rete in gestione Anas", in attuazione di quanto previsto dalla Legge n. 215 del 14 settembre 2022 (50 milioni di euro);
- n. 1 Accordo Quadro triennale, suddiviso in n. 12 lotti, per Servizi di ingegneria, prove di laboratorio e indagini per l'applicazione dell'analisi multilivello prevista dalle "Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio delle gallerie esistenti", ex D.M. 247/2022 (44 milioni di euro).

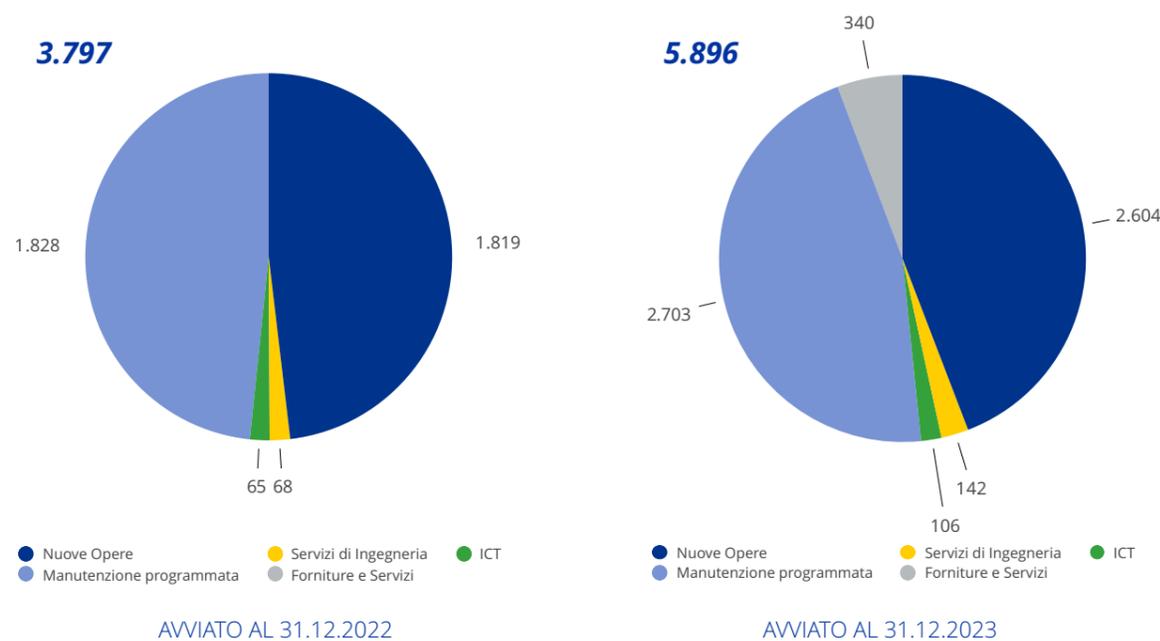
Gare aggiudicate nell'esercizio

Nel 2023 la Direzione Generale di Anas ha aggiudicato n. 125 gare, in n. 198 lotti, per un importo di aggiudicazione di 5,9 miliardi di euro (6,3 miliardi di euro di importo a base d'appalto). Le Strutture Territoriali di Anas, inoltre, hanno aggiudicato n. 501 lotti/gare per un importo di aggiudicazione di 0,35 miliardi di euro (0,4 miliardi di euro di importo a base d'appalto).

Le gare aggiudicate dalla Direzione Generale nel corso del 2023 sono suddivise come segue:

- n. 82 gare in n. 106 lotti per appalti di lavori di importo complessivo di aggiudicazione pari a 5,3 miliardi di euro;
- n. 36 gare in n. 60 lotti per servizi e forniture (ivi comprese quelle di ICT) di importo complessivo di aggiudicazione pari a 447 milioni di euro;
- n. 7 gare in n. 32 lotti per servizi di ingegneria di importo complessivo di aggiudicazione pari a 142 milioni di euro.

Aggiudicato (mln di euro) Direzione Generale: confronto dicembre 2022-dicembre 2023



In particolare, sono state aggiudicate n. 27 gare in n.29 lotti per l'affidamento di lavori Nuove Opere per un importo di aggiudicazione pari a 2,6 miliardi di euro (2,9 miliardi a base d'appalto). Tra queste si evidenziano per rilevanza di importo:

- Collegamento tra l'A4 (Torino-Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e l'A26 (Genova Voltri - Gravellona), in località Ghemme (importo di aggiudicazione: 284 milioni di euro);
- SS 626-SS 115 - Completamento della Tangenziale di Gela (importo di aggiudicazione 279 milioni di euro);

- SS 89 "Garganica" - Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno - Collegamento Vico del Gargano - Mattinata (importo di aggiudicazione: 256 milioni di euro);
- SS 675 - Sistema infrastrutturale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte Tratta Monte Romano est - Civitavecchia. Tratta Monte Romano est Tarquinia (importo di aggiudicazione: 252 milioni di euro);
- SS 106 "Jonica" - Itinerario in variante su nuova sede Catanzaro - Crotona Stralcio 1 - Lotto 2 Sv. Papanice - Crotona - Sv. Passovecchio (importo di aggiudicazione: 230 milioni di euro);
- SS 182 "Trasversale delle Serre" - Tronco 2° - Lavori di costruzione della Variante alla SS 182 - Lotto unico da Vazzano a Vallelonga (importo di aggiudicazione: 192 milioni di euro).

Per quanto riguarda gli accordi quadro di Manutenzione Programmata sono stati aggiudicati n. 55 gare in n. 77 lotti per un importo di aggiudicazione pari a 2,7 miliardi di euro, ripartiti per merceologia come di seguito elencato:

- Pavimentazione: n. 27 lotti (250 milioni di euro);
- Opere d'arte: n. 13 lotti (494 milioni di euro);
- Impianti tecnologici: n. 5 lotti (70 milioni di euro);
- Corpo stradale: n. 4 lotti (170 milioni di euro);
- Barriere: n. 6 lotti (200 milioni di euro);
- Opere complementari: n. 2 lotti (20 milioni di euro);
- Segnaletica: n. 3 lotti (20 milioni di euro);
- Appalto Diffuso: n. 4 lotti (909 milioni di euro);
- Mitigazione Acustica: n. 1 lotto (18 milioni di euro);
- Sisma (PNRR): n. 2 Accordi Quadro in n. 3 lotti e n. 9 Contratti Chiusi (per complessivi 552 milioni di euro di importo di aggiudicazione).

In merito alle gare per l'affidamento di servizi di ingegneria, nel corso del 2023 la Direzione Appalti e Acquisti ha aggiudicato n. 7 gare in n. 32 lotti per complessivi 142 milioni di euro, tra cui:

- n. 3 Accordi Quadro biennali, in n. 11 lotti, per l'affidamento dei servizi di bonifica ordigni bellici propedeutici all'avvio di lavori (83 milioni di euro);
- n. 1 Accordo Quadro quadriennale, suddiviso in n. 7 lotti, per servizi di assistenza tecnico-amministrativa volti a garantire supporto al RUP e all'ufficio della D.L. per l'esecuzione di interventi di Manutenzione Programmata (34,5 milioni di euro);
- n. 2 Accordi Quadro biennali, in n. 12 lotti, per servizi di verifica preliminare di progetti di importo lavori pari o superiore a 20 milioni di euro (art. 26 comma 6 lettera a) del D.lgs. 50/2016) rivolto agli organismi di ispezione accreditati ai sensi della norma europea UNI CEI EN ISO/IEC 17020 (per complessivi 24 milioni di euro).

Infine, con riferimento alle forniture e ai servizi, ivi compresi quelli di ICT, si citano le seguenti aggiudicazioni:

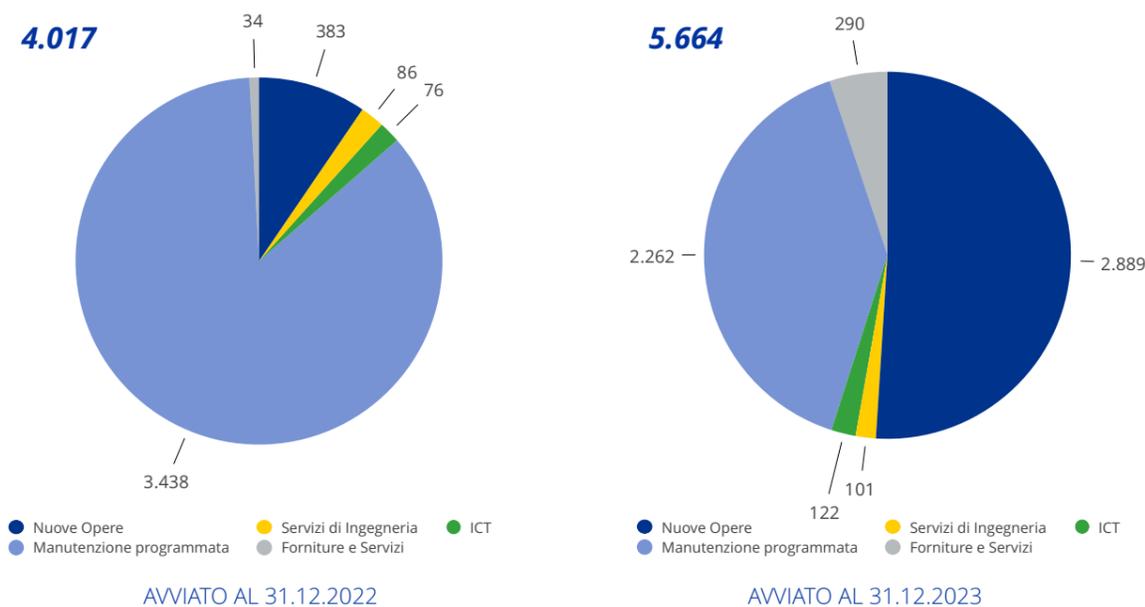
- n. 2 Accordi Quadro, n. 6 lotti, per la infrastrutturazione digitale delle opere d'arte e gallerie, finalizzata alla installazione di impianti di monitoraggio strutturale di ponti, viadotti e gallerie (143 milioni di euro);

- n. 1 Accordo Quadro, n. 6 lotti, per prove di laboratorio e indagini per l'applicazione delle "Linee guida sui trasporti in condizioni di eccezionalità sulla rete in gestione Anas", in attuazione di quanto previsto dalla Legge n. 215 del 14 settembre 2022 (50 milioni di euro);
- n. 1 contratto chiuso per servizi di assicurazione di Responsabilità Civile verso terzi e prestatori d'opera (RCT/RCO) (in n. 2 lotti per complessivi 52 milioni di euro);
- n. 1 Accordo Quadro, n. 6 lotti, per l'infrastrutturazione digitale delle opere d'arte, finalizzato alle attività di rilievo, creazione del modello BIM e progettazione dei sistemi di monitoraggio strutturale di ponti, viadotti e gallerie ricadenti su tutto il territorio nazionale (45 milioni di euro);
- n. 1 Accordo Quadro (PNRR) per la fornitura di una piattaforma per il monitoraggio dinamico delle opere d'arte e servizi correlati (38 milioni di euro);
- n. 1 Accordo Quadro, n. 7 lotti, per prove di laboratorio e indagini per l'applicazione dell'analisi multilivello prevista dalle "Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio delle gallerie esistenti", ex D.M. 247/2022 (per complessivi 23,5 milioni di euro);
- n. 1 Accordo Quadro (PNRR), con lotto unico, per la fornitura di una piattaforma per il monitoraggio dinamico delle opere d'arte e servizi correlati (37,7 milioni di euro);
- n. 1 Accordo Quadro (PNRR), con lotto unico, per servizi di connettività per il monitoraggio di ponti, viadotti e sovrappassi di Anas inclusi i servizi di realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura di rete, assistenza specialistica e progettuale *ad hoc* (22,4 milioni di euro);
- n. 1 Accordo Quadro, con lotto unico, per la fornitura di materiale hardware per i centri di controllo delle Smart Road (16 milioni di euro).

Contratti stipulati nell'esercizio

Dal 1° gennaio al 31 dicembre la Direzione Generale ha stipulato contratti per un importo pari a 5,7 miliardi di euro, così ripartiti: 2,3 miliardi di euro per l'affidamento di lavori di Manutenzione Programmata; 2,9 miliardi di euro per lavori Nuove Opere; 0,1 miliardi di euro per servizi di ingegneria e 0,4 miliardi di euro per l'affidamento di forniture e servizi.

Stipulato (mln di euro) Direzione Generale: confronto dicembre 2022-dicembre 2023

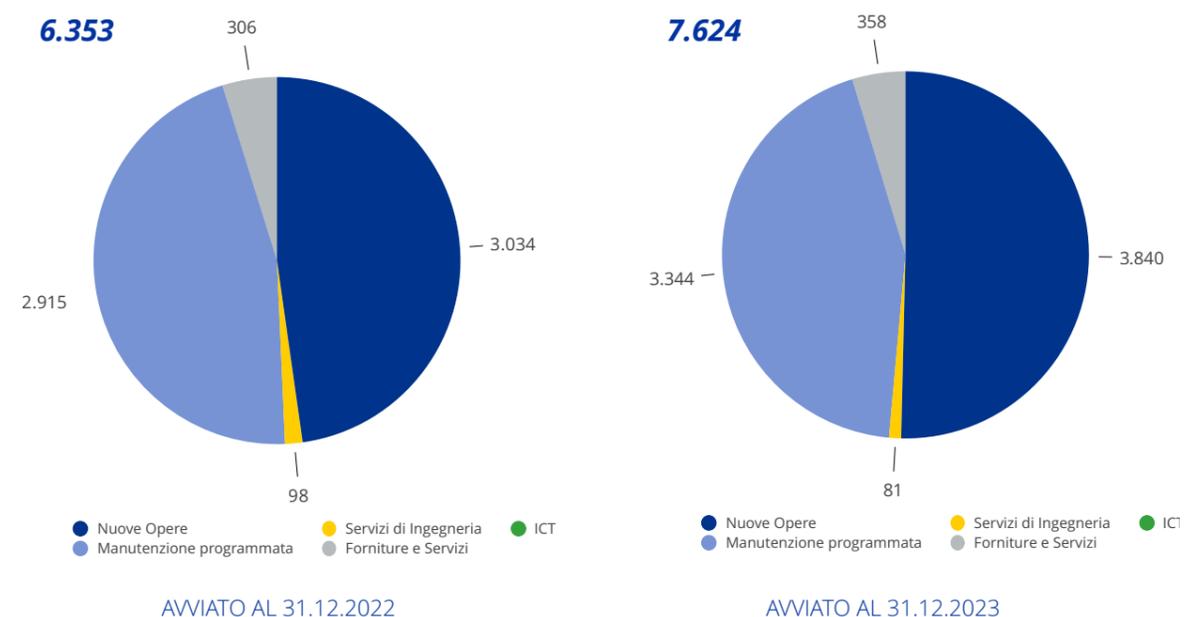


Si segnalano, infine, 130 milioni di euro affidati tramite convenzioni Consip, tra cui 98,8 milioni di euro per la fornitura dell'energia elettrica aziendale a Heracomm S.p.A., oltre a 7,8 milioni di euro per 15 Affidamenti Diretti gestiti dalla Direzione Appalti e Acquisti.

Procedure di gara in corso al 31 dicembre 2023

Alla data del 31 dicembre 2023 erano in corso n. 262 lotti e n.117 gare per un importo complessivo pari a 7,6 miliardi di euro avviate dalla Direzione Generale di Anas.

Gare in corso (mln di euro) Direzione Generale: confronto dicembre 2022-dicembre 2023



NUOVE COSTRUZIONI

Realizzazione lavori

Si riportano di seguito i dati riepilogativi per la categoria dei lavori in corso, avviati e ultimati nel 2023 suddivisi per area geografica; i dati vengono messi a confronto con quelli del 2022.

NUOVE OPERE: LAVORI IN CORSO						
Area geografica	totale al 31.12.2023			totale al 31.12.2022		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	22	2.766,69	2.031,88	15	1.927,00	1.434,39
Centro	15	1.357,60	967,5	12	1.093,64	795,93
Sud e Isole	54	6.339,50	4.735,10	47	4.463,80	3.348,41
Totali	91	10.463,79	7.734,48	74*	7.484,43	5.578,72

* Compresi i tre stralci dell'itinerario Bari-Brindisi-Lecce consegnati il 30/12/22 (Lotto 1 Stralcio 3, Lotto 2 Stralcio 3, Lotto 3 Stralcio 3)

NUOVE OPERE: LAVORI AVVIATI NEL PERIODO						
Area geografica	totale al 31.12.2023			totale al 31.12.2022		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	9	866,09	646,13	2	180,28	127,04
Centro	3	229,05	164,46	2	212,29	155,48
Sud e Isole	11	1.753,95	1.329,46	13	272,68	206,98
Totali	23	2.849,09	2.140,06	17*	665,25	489,50

* Compresi i tre stralci dell'itinerario Bari-Brindisi-Lecce consegnati il 30/12/22 (Lotto 1 Stralcio 3, Lotto 2 Stralcio 3, Lotto 3 Stralcio 3)

NUOVE OPERE: LAVORI ULTIMATI						
Area geografica	totale al 31.12.2023			totale al 31.12.2022		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	2	88,03	48,64	0	0,00	0,00
Centro	0	0,00	0,00	2	242,37	197,78
Sud e Isole	4	59,00	43,33	1	25,22	18,45
Totali	6	147,04	91,97	3	267,59	216,23

La tabella successiva fornisce i dati in percentuale di avanzamento dei lavori in corso al 31 dicembre 2023 facendo riferimento alla stessa suddivisione per aree geografiche adottata in precedenza.

AVANZAMENTO LAVORI NUOVE OPERE AL 31/12/2023					
Area geografica	n.	Importo (€/mln)		Avanzamento	
		Totale	Di cui lavori + Sad	Importo (€/mln)	%
Nord	22	2.766,69	2.528,23	569,24	22,52%
Centro	15	1.357,60	1.213,40	376,11	31,00%
Sud e Isole	54	6.339,50	5.659,36	2.658,50	46,98%
Totali	91	10.463,79	9.401,00	3.603,85	38,33%

L'avanzamento nei cantieri in corso, consegnati e ultimati per nuove opere nel 2023, ha comportato investimenti per lavori e somme a disposizione pari a 793 milioni di euro.

LA STATALE 106 "JONICA"

La strada statale 106 "Jonica" ha origine a Reggio Calabria, si sviluppa lungo la fascia litorale Jonica e termina a Taranto, dopo un percorso di 491 km. L'arteria collega le regioni della Calabria, della Basilicata e della Puglia, attraverso i loro territori costieri.

La nuova "Jonica" sarà integrata con la A2 "Autostrada del Mediterraneo" attraverso alcune trasversali di collegamento, in parte già realizzate, come la nuova strada statale 182 "Trasversale delle Serre" e la strada statale 280 "dei Due Mari", nonché con l'ammodernamento a 4 corsie con spartitraffico centrale della strada statale 534 (Megalotto 4 - Firmo-Sibari). A oggi sull'intero tratto della nuova strada statale 106 "Jonica" risultano ultimati circa 164 km, di cui:

- il tratto ricadente nella Regione Puglia, pari a 39 km è stato interamente adeguato con l'ampliamento a quattro corsie e spartitraffico centrale;
- il tratto ricadente nella Regione Basilicata, pari a 37 km è stato interamente adeguato con l'ampliamento a quattro corsie e spartitraffico centrale;
- del tratto ricadente nella Regione Calabria sono stati adeguati complessivamente 73,8 km di cui 67,2 km con l'ampliamento a quattro corsie e spartitraffico centrale e 6,6 km con adeguamento alla sezione tipo "C1" del D.M. 5.11.2001;
- sempre nel tratto ricadente nella regione Calabria, nel dicembre del 2018 è stata completata l'apertura al traffico dell'intero ammodernamento a 4 corsie della strada statale 534 (Megalotto 4) tra Firmo e Sibari per 14,1 km a opera della nuova impresa subentrata al precedente appaltatore a seguito di rescissione contrattuale, mentre sono stati ultimati i lavori relativi alla Variante esterna all'abitato di Palizzi - 1° stralcio per 3,7 km la cui apertura al traffico è intervenuta nel luglio 2019.

In particolare, le opere relative alla realizzazione della nuova sede della strada statale 106 Jonica riguardano:

- Megalotto 3 Sibari/strada statale 534 - Roseto Capo Spulico (cat. B) - 38 km: Importo finanziamento: 1.339,02 milioni di euro; Avanzamento di lavori + SaD (espropri e interferenze): 54,54%; Ultimazione prevista: agosto 2026.
- Interventi per la messa in sicurezza tra i km 219,000 e 278,000 - 2° Stralcio - Parte A che prevedono principalmente la realizzazione di nuove rotatorie in sostituzione delle pericolose intersezioni a raso presenti, nonché, in alcuni tratti, l'adeguamento della sezione stradale e la rettifica del tracciato: Importo finanziamento: 28,8 milioni di euro; Avanzamento lavori: 96,39%; Ultimazione prevista: giugno 2024.
- Variante all'abitato di Palizzi Marina Lotto 2 - Il Stralcio Completamento Carreggiata Sud il cui Progetto è stato approvato nel dicembre 2020. In data 25/05/2021 si è proceduto alla dichiarazione dell'efficacia dell'aggiudicazione definitiva. In data 23/11/2021 sono stati consegnati i lavori in via definitiva. Il tempo previsto per l'esecuzione dei lavori è pari a 1.470 giorni (comprensivo di 210 giorni per andamento stagionale sfavorevole): Importo finanziamento: 99,97 milioni di euro; Avanzamento lavori: 26,99%; Ultimazione prevista: dicembre 2025.

LA STATALE 640 "STRADA DEGLI SCRITTORI"

La strada statale 640 ha un'estensione complessiva di circa 74 chilometri, inizia a Porto Empedocle, attraversa la Valle dei Templi a sud della città di Agrigento e, dopo aver interessato i territori di numerosi comuni delle province di Agrigento e Caltanissetta, termina innestandosi sull'Autostrada A19 "Palermo-Catania" tra Caltanissetta ed Enna. L'intero tratto è oggetto di lavori di raddoppio e adeguamento della piattaforma stradale esistente, parzialmente in nuova sede, finalizzati anche al sostegno dello sviluppo economico e territoriale della Sicilia.

Gli interventi per la realizzazione dell'adeguamento della strada statale 640 sono stati suddivisi in 2 lotti, appaltati tramite affidamento a Contraente Generale, per un investimento complessivo di circa 1,5 miliardi di euro.

Relativamente al primo lotto, dal km 9,800 al km 44,400, i lavori, per un investimento totale di circa 545 milioni di euro, sono stati ultimati nel mese di marzo 2017.

Relativamente ai lavori del secondo lotto, dal km 44,400 al km 74,300 (svincolo con l'Autostrada A19 "Palermo-Catania"), cui corrisponde un investimento totale di circa 1.025 milioni di euro, la consegna è avvenuta in data 01/10/2012.

L'andamento dei lavori ha risentito di una serie di criticità connesse a varie evenienze emerse nel corso dell'appalto, tra cui la modifica della compagine del Contraente Generale e le difficoltà e crisi finanziaria dello stesso, oltre ad alcune criticità di carattere tecnico-esecutivo.

L'ultimazione era prevista contrattualmente al dicembre 2018, tuttavia tale scadenza non è stata rispettata stante la crisi del Contraente Generale che è sfociata nella richiesta di concordato preventivo.

Con DPCM del 16/4/2021, ai sensi dell'art. 4 del D.L. 32/19 (DL Sblocca Cantieri) modificato dall'art. 9 del D.L. 76/20 (DL Semplificazioni), il Governo ha nominato il Commissario Straordinario dotato di ampi poteri derogatori rispetto alla normativa vigente, per dare impulso alla prosecuzione e ultimazione dei lavori e consentire di rispettare le scadenze previste dalla fonte di finanziamento.

A giugno 2021 il Contraente Generale ha formalmente assunto l'impegno di completare i lavori appaltati trasmettendo un programma operativo a finire, con previsione di ultimazione entro il mese di agosto del 2023, termine poi slittato al novembre 2023. Nel corso dell'ultimo anno si è registrato un avanzamento delle attività benché la produzione non sia ancora rispondente alle attese.

La prosecuzione dei lavori ha consentito, l'apertura al traffico in configurazione da cantiere di alcuni ulteriori tratti stradali sotto la gestione commissariale.

L'avanzamento complessivo dell'appalto riferito a tutte le lavorazioni e attività affidate al Contraente Generale è pari a circa 86% dell'importo contrattuale aggiornato a seguito della PV e sono aperti al traffico in configurazione provvisoria circa 23,2 km su 28 di asse principale, di cui 18,1 a doppia carreggiata e 5,1

a carreggiata singola, pari a circa l'82% del tracciato, oltre a una paragonabile estesa di viabilità secondaria.

Con la Perizia di Variante approvata a maggio 2023, l'ultimazione dei lavori è stata prevista con le seguenti scadenze intermedie:

- apertura al traffico in configurazione provvisoria, di almeno una delle due carreggiate dell'asse principale a due corsie entro il 31/12/2023 (a oggi non rispettato);
- apertura al traffico del nuovo viadotto San Giuliano sx (ponte ad Arco), dell'asse principale sx sino allo svincolo di Caltanissetta Nord, e del viadotto Arenella III dx entro il 30/06/2024.

L'ITINERARIO E78 "GROSSETO-FANO"

L'itinerario E78 costituisce uno dei più importanti collegamenti trasversali tra i corridoi longitudinali tirrenico e adriatico. L'idea di tale collegamento nasce verso la fine degli anni '60; a tale periodo, risalgono alcuni dei progetti di massima redatti per la realizzazione dell'intervento.

Il tracciato, che ha origine sulla Via Aurelia all'altezza di Grosseto, si conclude sull'Autostrada Adriatica A14, in corrispondenza del casello di Fano, nelle Marche. Lungo il suo tracciato, la E78 collega le città di Siena e Arezzo in Toscana, Urbino e Fano nelle Marche e interseca la E45 in provincia di Perugia e la Fondovalle del Metauro nella provincia di Pesaro e Urbino.

L'itinerario E78 rientra nell'elenco delle opere infrastrutturali di particolare complessità per la cui realizzazione, ai sensi dell'art. 4 del D.lgs. 32/2019 (convertito dalla Legge n. 55 del 14 giugno 2019), con DPCM del 16 aprile 2021 è stata disposta la nomina di un Commissario Straordinario.

La lunghezza complessiva del collegamento è di circa 276 km, di cui 62% in Toscana, 30% nelle Marche e 8% in Umbria. L'intero itinerario è stato suddiviso in sei tratti comprendenti diversi lotti e gli interventi di completamento sono inseriti nel Contratto di Programma 2016-2020 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Anas S.p.A.

Lo stato di attuazione dell'itinerario è il seguente:

- 175 km circa ultimati e in esercizio;
- 3 km circa, relativi al lotto 4 del tratto 1 "Grosseto-Siena", in fase di esecuzione, con lavori consegnati nel settembre 2020;
- 1,7 km circa di adeguamento della canna in direzione Siena della galleria Casal di Pari, già in esercizio sull'itinerario del vecchio tracciato, in fase di esecuzione, con lavori consegnati "parzialmente" nel giugno 2022 e "definitivamente" nell'ottobre 2022;
- 12 km circa, relativi al lotto 9 del tratto 1 "Grosseto-Siena", in fase di esecuzione, con lavori consegnati parzialmente nel mese di ottobre 2022 e totalmente nel mese di marzo 2023;
- 86 km circa, suddivisi in 12 lotti in fase di progettazione, tutti ricompresi nel Contratto di Programma 2016-2020.

ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

Nel corso del 2023, in attuazione del piano di riassetto delle attività internazionali, sul quale era stato ottenuto il nulla osta della Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA in data 17 maggio 2022, Anas ha proceduto all'internalizzazione di tutte le attività relative ai servizi di ingegneria per le infrastrutture stradali all'estero più vicine al proprio core *business*, è stata quindi internalizzata in Anas la gestione delle Filiali in Qatar e Colombia, allo stato in fase di liquidazione, e della commessa algerina avente a oggetto l'esecuzione delle attività di controllo e supervisione dei lavori di costruzione del Lotto Est dell'Autostrada Est-Ovest in Algeria.

In coerenza con il piano di riassetto, in data 20 aprile 2023 il Consiglio di Amministrazione di Anas ha poi deliberato:

- Il trasferimento delle azioni ad Anas stessa della piena proprietà della partecipazione azionaria detenuta da AIE in PMC Mediterraneum S.C.p.A.;
- la Costituzione di una *Branch* Anas in Georgia ai fini del subentro nel contratto originariamente in capo ad AIE avente a oggetto "Feasibility Study and Detailed Design of E-60 Highway Section from Natakhtari to Rustavi (Tbilisi Bypass)".

Le attività internazionali di Anas nel corso del 2023 hanno pertanto riguardato:

Commessa Georgia: Tbilisi Bypass

Nel giugno 2017, Anas International Enterprise – in proprio e in qualità di Capogruppo mandataria – aveva sottoscritto con il Roads Department del Ministero dello Sviluppo Regionale e delle Infrastrutture della Georgia il contratto per lo studio e la progettazione degli 85 km del bypass di Tbilisi.

Le attività sono oggi gestite da una joint venture composta da Anas – subentrata ad AIE - leader al 40%, e da due *partner* italiani, IRD Engineering S.r.l. ("IRD") e Gestione Progetti Ingegneria S.r.l. ("GPI"), ciascuno con una quota del 30%. Il progetto, come previsto dal contratto, è svolto con il supporto di quattro nominated sub-contractor georgiani, guidati dalla Società locale Transproject.

Per l'esecuzione del contratto, Anas ha aperto, a seguito di Delibera del Consiglio di Amministrazione, una filiale in loco. Il 30 maggio 2023 è stata costituita la nuova *branch* Anas e il subentro da AIE ad Anas nella commessa è avvenuto il 21 giugno 2023.

Il tracciato oggetto del contratto si divide in due sezioni: Zhinali-Natakhtari (30 km a nord della capitale Tbilisi) e Natakhtari-Rustavi, (55 km, l'effettivo bypass di Tbilisi). L'affidamento, finanziato dalla Asian Development Bank (ADB), include una fase di analisi della fattibilità tecnica, ambientale ed economica (Activity 1), una fase di analisi finanziaria (Activity 3) e infine una fase di progettazione di dettaglio (Activity 2). Le Activities 1 e 3 sono state completate, mentre la Activity 2 è ancora in fase di svolgimento.

Il contratto prevedeva un importo iniziale di circa 7,2 milioni di euro (IVA esclusa) – quota Anas 40% - e

una durata di 15 mesi. Per effetto di successivi Addenda contrattuali l'importo contrattuale è stato portato a circa 7,4 milioni di euro e la scadenza contrattuale è stata ricalendarizzata al 31 dicembre 2023. Tuttavia, in ragione delle difficoltà burocratiche riscontrate e dei tempi tecnici necessari per l'acquisizione di tutte le approvazioni previste, nonché dalla lentezza delle connesse procedure di esproprio e delle valutazioni di impatto ambientale, è stata richiesta un'ulteriore proroga fino al 30 giugno 2024.

Si ritiene che la commessa dovrà prolungarsi ragionevolmente fino a fine 2024, segnalando comunque che i lavori previsti sono stati finora completati a circa il 90%.

Algeria: Direzione Lavori Autostrada Est-Ovest lotto Est - Marché N° 05/2008

È tuttora in corso di svolgimento il contratto di "Supervisione e Controllo dei Lavori per la Realizzazione del Lotto Est (399 km) dell'Autostrada Est-Ovest" sottoscritto tra il RTI ANAS - ITALCONSULT - INCO - STE - di cui Anas è Capogruppo - e l'Agenzia autostradale algerina (Algérienne des Autoroute - ADA), precedentemente denominata Agence Nationale des Autoroutes (ANA). Tale contratto, attivo dal 26 settembre 2008, prevedeva un importo iniziale di 67,2 milioni di euro equivalenti, al netto delle tasse locali. Come detto nel seguito, tale importo ha oggi raggiunto i 151 milioni di euro eq. a seguito delle numerose estensioni contrattuali applicate in ragione del prolungarsi dei lavori di costruzione oggetto del contratto.

Le quote di partecipazione al Raggruppamento – rideterminate nel 2018 a a seguito di richieste dei partner in seno al RTI - sono le seguenti: Anas 59,9%, ITALCONSULT 30,7%, INCO e STE complessivamente 9,4%.

Ad oggi, tutti i 399 km che rappresentano lo sviluppo complessivo del lotto oggetto del contratto sono stati aperti al traffico, con l'eccezione del Tunnel T1, oggetto di un grave crollo nel gennaio 2014, affidato all'impresa algerina Cosider, il cui termine di ultimazione è previsto per fine 2025.

I lavori a oggi in corso di realizzazione sono quindi, oltre a quelli attinenti al Tunnel sopracitato, quelli relativi al completamento e finitura di una tratta di 84 km presso il confine con la Tunisia che è stata recentemente aperta alla circolazione. Tale tratta è affidata all'impresa cinese CITIC; il termine è previsto entro la fine del 2024.

La scadenza del contratto – originariamente prevista per il 26 novembre 2010 - è stata formalmente prorogata attraverso diverse integrazioni contrattuali (Avenants) fino al 18 maggio 2020. In ragione dei ritardi imputabili a problemi amministrativi interni all'ADA, sono ancora in corso di formalizzazione le proroghe contrattuali annuali già convenute con l'ADA, che estendono il contratto fino al maggio 2024 (avenants da n° 11 a n° 14).

Al riguardo, è d'obbligo precisare che, a tutela della posizione del RTI, l'ADA ha rilasciato ad Anas una dichiarazione attestante che gli Avenant in questione sono in via di finalizzazione e certifica, mese per mese, la attività svolte dal raggruppamento.

Come sopra accennato, l'importo complessivo del contratto, a oggi, (secondo quanto previsto dall'Avenant 14 in corso di formalizzazione) è di 151,6 milioni di euro equivalenti (importo espresso al cambio contrattuale di 97,909 €/DZD, al netto delle tasse locali e dell'importo delle revisioni prezzi), di cui circa 90,8 milioni di euro in quota Anas.

Nel 2023, la produzione si è ridotta rispetto al 2022 passando, per il RTI, dal valore di 5,6 milioni di euro eq. del 2022 ai 4,9 milioni di euro eq. del 2023. La quota Anas è di conseguenza scesa da circa 3,3 a circa 3,0 milioni di euro eq.

Per il 2024, a fronte dell'ultimazione di buona parte dei lavori di completamento della tratta di 84 km, si prevede una riduzione del personale impiegato e, di conseguenza, un'ulteriore diminuzione della produzione media. Questo andamento, in lieve ma costante riduzione negli ultimi anni, è diretta conseguenza del progressivo completamento dei lavori presidiati dal personale del RTI, il cui impiego va riducendosi in conseguenza del graduale completamento dei lavori.

Per quanto riguarda gli aspetti finanziari, il 16 novembre 2023 è stato notificato l'Avenant 10 che copre il periodo che va da maggio 2019 a maggio 2020 il che ha consentito, dopo una stasi che perdurava dal 2019, lo sblocco dei pagamenti per complessivi 10,6 milioni di euro eq. di cui una prima parte in DA, del valore equivalente di 2,4 milioni di euro, è stata già incassata mentre per la parte restante, già versata dall'ADA in chiusura di anno, si attendono i tempi tecnici legati ai trasferimenti bancari. Nel mese di dicembre 2023, è stato inoltre approvato dall'organismo competente algerino anche l'Avenant 11, che copre il periodo fino a maggio 2021 per il quale si attende formale notifica a inizio 2024.

Il RTI ha da sempre per altro sollecitato i pagamenti con regolarità ed energia, anche attraverso i canali diplomatici e, malgrado il miglioramento della situazione dello scaduto, come sopra accennato, intende, nel 2024, mantenere la pressione sull'ADA utilizzando tutti gli strumenti contrattuali previsti per ottenere l'apertura di un tavolo di discussione sul tema delle richieste già avanzate dal RTI circa il pagamento degli Interessi di Mora e delle Riserve.

La criticità finanziaria vissuta dal RTI negli ultimi anni in conseguenza dei mancati pagamenti da parte di ADA ha comportato inevitabilmente una certa tensione tra i soci.

Qatar: "Quality Assurance/Quality Control Pavement Consultancy Services" Anas

Il contratto per servizi professionali di "Quality Control & Quality Assurance" ("QA/QC") sulle pavimentazioni stradali sottoscritto nel 2012 a seguito dell'aggiudicazione di una gara internazionale, tra l'Autorità dei Lavori Pubblici Ashghal (PWA) e Anas, presente nel paese tramite la propria Filiale Anas Qatar Branch (AQB), si è concluso al 31 marzo 2021 con una marginalità positiva del 7,6%.

Il contratto originario, che prevedeva un importo di circa 48,5 milioni di euro e una durata 60 mesi, è stato prorogato tramite tre successivi Addendum contrattuali, l'ultimo dei quali sottoscritto a marzo 2019, fino al 31 marzo 2021 con un incremento dell'importo contrattuale di circa 22 milioni di euro equivalenti.

L'incasso dell'ultimo SAL è avvenuto a gennaio 2022. Il rientro dell'importo presente sul conto di AQB risultante dall'ultimo incasso (circa 11 milioni di euro) è stato completato.

Il processo di liquidazione della *branch* è stato deliberato dal Consiglio di Amministrazione di Anas. Come liquidatore è stato indicato il dott. Hani Ahmad A. Mikheimar dello studio Russel Bedford. Il processo di liquidazione, la cui durata era prevista in 8-12 mesi, sta tuttavia subendo un ritardo a causa delle difficoltà incontrate, per problemi burocratici qatarini, nella nomina formale del liquidatore e nel suo formale subentro al posto del *branch manager*.

Infine, completate le pratiche di formale nomina del liquidatore, è in fase di avvio – avendo anch'esso subito un ritardo a causa degli imprevisti suddetti – il contenzioso amministrativo volto a recuperare le somme detratte dal Cliente sull'emissione SAL finale (per un importo pari a ca. 0,75 milioni di euro eq.) e gli interessi di mora non corrisposti (ca. 0,45 milioni di euro eq.). L'analisi svolta ha evidenziato che i tempi previsti per il ricorso, che sarà avviato presso l'ente conciliatorio qatarino CCC (organo del Ministero delle Finanze), sono compatibili con il processo di liquidazione. In ogni caso un'eventuale anomala durata del contenzioso non avrà impatti significativi sui costi di chiusura della filiale.

Colombia: Strutturazione integrale di corridoi per concessioni stradali in Project Financing

Anas ha operato in Colombia dal 2012 attraverso la propria Filiale in qualità di componente e capofila di n. 3 Consorzi, gli ultimi sciolti nel corso del 2022 essendo venute a scadere a fine 2021 le garanzie prestate in favore del committente. I consorzi avevano portato già da tempo a termine tutte le attività di ingegneria agli stessi affidate (la progettazione e strutturazione finanziaria di circa 3.000 km di strade nel paese oltre alla progettazione esecutiva di 13 ponti stradali situati in diverse regioni della Colombia).

Nel corso del 2022 si è potuto pertanto dare avvio alle pratiche di liquidazione della *branch* in Colombia, deliberata dal Consiglio di Amministrazione di Anas del 2 maggio 2022 con nomina del Liquidatore. La liquidazione della *branch* è stata iscritta alla competente Camera di Commercio il 12 luglio 2022 ed è stata completata l'8 novembre 2023.

Relativamente alle cause intentate contro uno dei consorzi di cui Anas era capofila (Consorzio ITACOL) a seguito del dissesto e conseguente chiusura con demolizione di uno dei ponti realizzati, avvenuto nel 2017, nel corso del 2022 si sono chiusi positivamente a favore di Anas il processo per danno erariale intentato dalla Contraloria Generale de la Republica Colombiana (maggio) e il processo penale a carico dell'allora Legale Rappresentante del Consorzio ITACOL (agosto).

ESERCIZIO E COORDINAMENTO DEL TERRITORIO

Di seguito sono riportate le tabelle riepilogative delle attività di Manutenzione Ricorrente e di Manutenzione Programmata svolte nel corso del 2023 confrontate con i dati del 2022 e suddivise per aree geografiche:

TOTALE NAZIONALE	MANUTENZIONE RICORRENTE				TOTALE NAZIONALE	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2022		2023			2022		2023	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)		Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)
Affidamenti diretti	290	54,81	259	20,09	Progettazioni	641	1.975,94	819	2.429,76
Lavori Consegnati	1.242	275,73	584	224,47	Lavori Consegnati	669	1.680,77	742	2.288,61
Lavori Ultimati	565	125,37	380	120,35	Lavori Ultimati	375	741,57	429	969,20

AREA NORD	MANUTENZIONE RICORRENTE				AREA NORD	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2022		2023			2022		2023	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)		Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)
Affidamenti diretti	116	4,37	115	7,12	Progettazioni	196	653,53	244	707,59
Lavori Consegnati	490	62,79	214	48,57	Lavori Consegnati	191	450,90	237	800,89
Lavori Ultimati	219	35,26	128	25,31	Lavori Ultimati	102	241,23	135	290,48

AREA CENTRO	MANUTENZIONE RICORRENTE				AREA CENTRO	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2022		2023			2022		2023	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)		Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)
Affidamenti diretti	139	49,07	125	9,39	Progettazioni	228	703,19	298	907,77
Lavori Consegnati	509	161,19	229	53,77	Lavori Consegnati	255	628,03	250	707,77
Lavori Ultimati	179	45,74	126	36,59	Lavori Ultimati	121	212,76	110	267,03

AREA SUD	MANUTENZIONE RICORRENTE				AREA SUD	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2022		2023			2022		2023	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)		Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)
Affidamenti diretti	35	1,37	18	3,02	Progettazioni	200	565,83	239	578,40
Lavori Consegnati	203	46,02	96	31,72	Lavori Consegnati	208	560,54	221	538,81
Lavori Ultimati	128	34,38	95	34,01	Lavori Ultimati	138	247,87	166	362,51

AUTOSTRAD E IN GESTIONE DIRETTA	MANUTENZIONE RICORRENTE				AUTOSTRAD E IN GESTIONE DIRETTA	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2022		2023			2022		2023	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)		Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)
Affidamenti diretti	0	0,00	1	0,56	Progettazioni	17	53,38	38	236,00
Lavori Consegnati	40	5,74	45	90,42	Lavori Consegnati	15	41,31	34	241,13
Lavori Ultimati	39	10,00	31	24,44	Lavori Ultimati	14	39,71	18	49,18



Per le attività di Manutenzione Programmata, confrontando i dati dei periodi in esame, si riscontra complessivamente un incremento delle spendibilità emesse, dei lavori consegnati e dei lavori ultimati. In particolare, si rileva quanto segue:

- Un incremento del numero delle progettazioni del 28% e del relativo importo del 23%;
- Un incremento del numero dei lavori consegnati del 11% con un aumento dell'importo del 36%;
- Un incremento del numero dei lavori ultimati del 14% con un aumento dell'importo del 31%.

Per quanto riguarda la Manutenzione Ricorrente i dati di confronto sono i seguenti:

- Una diminuzione del numero degli affidamenti diretti del 11% con una riduzione dell'importo del 63%;
- Una diminuzione del numero dei lavori consegnati del 53% con una riduzione dell'importo del 19%;
- Una diminuzione del numero dei lavori ultimati del 33% con una riduzione dell'importo del 4%.

ASSETTO INFRASTRUTTURALE E RETE

Al fine di attuare la propria missione di assicurare la conservazione e tutela del patrimonio stradale in gestione e la sicurezza della circolazione, il piano pluriennale degli investimenti della rete intrapreso da Anas si accompagna a una rinnovata visione di gestione della strada, orientata alla programmazione degli interventi secondo obiettivi prestazionali e scenari di rischio standardizzati sulla rete. Anas, con la manutenzione programmata della strada, supera la logica dell'intervento episodico o emergenziale grazie a una lettura complessiva dei caratteri dell'infrastruttura e degli eventi che su questa o al suo interno si verificano, per intervenire prevenendo le criticità di sicurezza, funzionalità o confort della rete. La pianificazione su scala pluriennale degli interventi preventivi o correttivi di manutenzione programmata integra due aspetti fondamentali e tra loro interconnessi:

1. la conoscenza dell'infrastruttura e delle sue condizioni in uso;
2. la conoscenza del territorio limitrofo all'infrastruttura e delle sue evoluzioni di assetto idrogeologico.

ATTIVITÀ ISPETTIVE SU PONTI, VIADOTTI, SOTTOPASSI E SOVRAPPASSI

Di seguito si riporta il prospetto di sintesi relativo alla campagna di ispezione per l'anno 2023:

• PONTI E VIADOTTI

- Per le ispezioni ricorrenti, sono state completate 15.636 ispezioni nel primo trimestre 2023, raggiungendo una copertura complessiva a chiusura di trimestre pari al 97,61% delle 16.019 opere d'arte. Nel secondo trimestre 2023 sono state completate 15.673 ispezioni, raggiungendo una copertura pari al 97,03% delle 16.153 opere d'arte. Nel terzo trimestre 2023 sono state completate 15.974 ispezioni, raggiungendo una copertura pari al 97,35% delle 16.408 opere d'arte. Nel quarto trimestre 2023 sono state completate 15.969 ispezioni, raggiungendo una copertura pari al 97,21% delle 16.427 opere d'arte;

- Per le ispezioni principali, il numero delle ispezioni eseguite risulta pari a 16.371 su complessive 16.380 opere comprese nella campagna, raggiungendo una copertura attualmente pari al 99,95% delle opere d'arte sulla rete.

• SOTTOPASSI E SOVRAPPASSI

- Per le ispezioni ricorrenti, sono state completate 2.802 ispezioni nel primo trimestre 2023, raggiungendo una copertura complessiva a chiusura di trimestre pari al 99,29% delle 2.822 opere d'arte. Nel secondo trimestre 2023 sono state completate 2.811 ispezioni, raggiungendo una copertura complessiva a chiusura del trimestre pari al 99,26% delle 2.832 opere d'arte. Nel terzo trimestre 2023 sono state completate 2.847 ispezioni, raggiungendo una copertura pari al 99,44% delle 2.863 opere d'arte. Nel quarto trimestre 2023 sono state completate 2.842 ispezioni, raggiungendo una copertura pari al 99,09% delle 2.868 opere d'arte;
- Per le ispezioni principali, il numero delle ispezioni eseguite risulta pari a 2.857 su complessive 2.861 opere comprese nella campagna, raggiungendo una copertura attualmente pari al 99,86% delle opere d'arte sulla rete. Il numero totale delle opere indicato è al netto delle opere in cui vi è la presenza di un «cantiere attivo» o «chiuse al traffico» in quanto opere "non ispezionabili".

ISPEZIONI VISIVE PER RISCHIO FRANE E IDRAULICA

Con l'obiettivo di ottemperare a quanto previsto dal D.M. n. 204 del 1.07.2022 "Nuove Linee Guida per il Monitoraggio, la Valutazione della Sicurezza Strutturale e la Classificazione del Rischio dei Ponti esistenti", sono stati affidati a società esterne servizi specialistici per ispezione nei confronti del rischio frane e del rischio idraulico:

- Relativamente alle ispezioni per rischio frane sono state completate complessivamente 4.424 ispezioni. Tali ispezioni sono state eseguite su un sottoinsieme del totale opere gestite, ovvero su quelle opere che in ragione della morfologia del sito in cui sono ubicate, del contesto geomorfologico, delle informazioni ricavabili preliminarmente dall'analisi delle mappe di pericolosità PAI e dalle mappe del servizio IFFI, risultavano tali da richiedere una valutazione del rischio frane secondo il metodo di cui alle LG;
- Relativamente alle ispezioni per rischio idraulico sono state completate complessivamente 7.198 ispezioni. Tali ispezioni sono state eseguite su un sottoinsieme del totale opere gestite, ovvero su quelle opere che in virtù dell'attraversamento di un'asta fluviale o risultino in aree a rischio secondo PGRA o PAI ove vigente, risultavano tali da richiedere una valutazione del rischio idraulico secondo il metodo di cui alle LG.

PROGETTO "STRADE SICURE" DI CUI AL PNC AL PNRR

Nell'ambito della transizione tra il sistema di gestione della sorveglianza periodica delle opere d'arte attualmente in uso e quello introdotto con il D.M. n. 578 del 17.12.2020 "Linee Guida Ponti" e con l'obiettivo di incrementare ulteriormente il monitoraggio delle opere d'arte in gestione, è stato declinato

un piano articolato per la messa a terra degli investimenti per il progetto “Strade sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo remoto di ponti, viadotti e tunnel” di cui al Piano Nazionale Complementare al PNRR. Secondo il D.M. 93 del 12.04.2022, che stabilisce il piano di ripartizione delle risorse fra i vari gestori stradali, per Anas sono stati destinate somme per complessive 275,5 milioni di euro.

MANUTENZIONE PROGRAMMATA E RIQUALIFICAZIONE

È proseguita l'attuazione del Contratto di Programma 2016-2020 e degli ulteriori finanziamenti assegnati dall'aggiornamento del CdP, i cui investimenti sono articolati secondo due distinte linee di azione:

1. Investimenti per interventi di manutenzione programmata della rete;
2. Investimenti per il potenziamento e la riqualificazione di specifici itinerari strategici.

L'allocazione specifica di risorse dedicate al potenziamento e alla riqualificazione di specifici itinerari scaturisce da una visione di sviluppo e valorizzazione della rete infrastrutturale, orientata all'innalzamento degli standard di sicurezza, funzionalità, comfort e al contenimento dei tempi di esecuzione e del consumo di risorse ambientali ed economiche.

Nel corso del 2023, in continuità con quanto fatto negli anni precedenti, è proseguita l'attività di implementazione dei piani di potenziamento e riqualificazione di alcune arterie stradali volti a identificare, avendo dapprima individuato tutte le criticità esistenti sull'infrastruttura, un quadro di interventi finalizzati a migliorarne le condizioni di funzionalità, sicurezza e comfort degli utenti, attraverso un'azione di recupero del patrimonio stradale esistente. Nel 2023 è stato concluso il piano relativo alla strada statale 163 e al tratto di competenza della AGR Palermo relativo alla strada statale 113.

Sono proseguite le attività relative al Piano di accessibilità a Cortina 2021: il piano, presentato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, alle Camere dei Deputati e del Senato e ai Ministri competenti nel giugno 2017, rimodulato e integrato con dispositivo del 5 dicembre 2019, poi con dispositivo del 17 agosto 2021 e da ultimo con dispositivo del 18 ottobre 2022 interessa le strade statali n. 51, 51 bis e 52. Sulle tre direttrici sono stati eseguiti interventi di manutenzione programmata, messa in sicurezza, implementazione smart road oltre a 3 varianti ai centri abitati di Tai, Valle e San Vito lungo la strada statale 51, attualmente in corso di esecuzione.

Il Piano, relativamente alla strada statale 51 di Alemagna, contempla la realizzazione di complessivi n. 52 interventi di cui:

- n. 49 di potenziamento, riqualificazione e messa in sicurezza, sostanzialmente insistenti sul sedime attuale della strada statale (originariamente erano n. 38 poi suddivisi in più interventi stralcio ai fini di una più rapida ed efficiente cantierizzazione);
- n. 3 di varianti in nuova sede stradale per l'attraversamento dei centri abitati di Tai di Cadore, Valle di Cadore e San Vito di Cadore; nel Piano era originariamente inserita anche una quarta variante, quella per il miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina, poi stralciata in quanto

l'intervento è stato ricompreso nella “Variante di Cortina” da realizzarsi nell'ambito delle opere per le Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026.

Riguardo alla strada statale 51bis e alla strada statale 52, il Piano comprende la realizzazione di complessivi n. 24 interventi di potenziamento, riqualificazione e messa in sicurezza, sostanzialmente insistenti sul sedime attuale delle suddette strade statali, di cui: n. 7 sulla strada statale 51 bis e n. 17 sulla strada statale 52.

A dicembre 2023, sulla strada statale 51 risultano:

- n. 42 interventi ultimati (per un investimento complessivo di circa 67,1 milioni di euro);
- n. 5 interventi in via di ultimazione (per un investimento complessivo di circa 19,9 milioni di euro);
- n. 4 interventi in corso (comprensivi delle Varianti di San Vito, Valle e Tai);
- n. 1 intervento da riaffidare.

E sulla strada statale 51bis e strada statale 52 risultano: n. 17 interventi ultimati (per un investimento complessivo di circa 21,6 milioni di euro) e n. 7 interventi in corso.

Proseguono anche i lavori di manutenzione dell'A2 “Autostrada del Mediterraneo”, delle autostrade A19-A29 e relative diramazioni e dell'itinerario E45-E55 che Anas ha avviato d'intesa con il Governo e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Queste rappresentano le principali direttrici di competenza su cui Anas ha avviato un ampio programma volto ad accrescere la capacità trasportistica, in particolare nel sud, e l'interconnessione con i principali nodi logistici e commerciali del territorio, attraverso il miglioramento dei livelli di servizio delle arterie di competenza. Il Piano di Manutenzione della A2 riguarda in particolare i seguenti tratti già caratterizzati da quattro corsie e standard autostradali compresi tra le province di Cosenza e Vibo Valentia:

- Tratto dal km 185,000 al km 206,500 (dallo svincolo di Morano Calabro allo svincolo di Firmo/Sibari);
- Tratto dal km 259,700 al km 286,000 (dallo svincolo di Cosenza Sud allo svincolo di Altilia);
- Tratto dal km 337,800 al km 348,600 (dallo svincolo di Pizzo Calabro allo svincolo di Vibo Valentia/S. Onofrio).

Alla data attuale considerando tutti i finanziamenti disponibili, a meno di quelli legati al Programma Ponti, Viadotti e Gallerie, e di quelli per la Smart Road, sono in corso di esecuzione sull'itinerario A2 un totale di 55 interventi per un investimento pari a circa 230 milioni di euro, di cui circa 58 milioni di euro avviati nel 2023.

Riguardo al sistema autostradale A19-A19 Dir-A29-A29 acc Bis-A29 Dir-A29 DirA e A29 Racc, sono in corso di esecuzione interventi per un investimento complessivo di circa 295 milioni di euro, di cui circa 138 milioni di euro avviati nel corso del 2023.

Per l'itinerario E45/E55 “Orte-Mestre”, che si snoda per 403 km attraversando longitudinalmente le Regioni Lazio, Umbria, Toscana, Emilia-Romagna e Veneto, l'aggiornamento del Contratto di Programma 2016-2020 ha assegnato investimenti per circa 1.580 milioni di euro, di cui 1.040 milioni di euro destinati alla E45 e 540 milioni di euro alla E55. È questo il più importante investimento mai destinato all'infrastruttura, in linea con la nuova strategia di Anas che punta sulla manutenzione e sulla

valorizzazione della rete stradale esistente, al fine di innalzare il livello di servizio e gli standard di sicurezza per la circolazione. Per far fronte all'incremento delle materie prime, in applicazione del D.L. n. 50/2022 nel 2023 si è proceduto, in accordo con il MIT, a una rimodulazione del vigente Contratto di Programma, posponendo alcuni interventi con iter progettuale non ancora finalizzato, le cui risorse hanno contribuito alla copertura dei maggiori costi derivanti dall'adozione dei prezzi aggiornati. Conseguentemente il finanziamento per l'itinerario in oggetto si è momentaneamente ridotto a circa 1.500 milioni di euro. A oggi sull'itinerario E45/E55 sono stati ultimati interventi per circa 385 milioni di euro mentre sono in corso di esecuzione interventi per un investimento pari a circa 410 milioni di euro.

In Basilicata lungo l'itinerario "Basentano" composto dal RA05 "Sicignano-Potenza" e dalla strada statale 407 "Basentana", si stanno realizzando lavori di manutenzione programmata relativi sia alle opere d'arte che all'adeguamento in sede della strada statale 407 "Basentana", che prevede:

- La riqualificazione e messa in sicurezza della piattaforma stradale con l'inserimento dello spartitraffico centrale, l'allargamento delle banchine in sx e dx e l'adeguamento dell'arginello per il corretto inserimento delle barriere laterali;
- L'eliminazione delle svolte a sinistra, che determinano la necessità di incrocio delle traiettorie dei veicoli che percorrono la statale nei due sensi di marcia;
- La razionalizzazione degli accessi laterali, che provoca disagi nei flussi di traffico a lunga percorrenza. Tale flusso subisce le numerose interferenze con i veicoli che si innestano sulla statale per piccole percorrenze.

Sono attualmente in corso di esecuzione sull'itinerario "Basentano" interventi per un investimento di 105 milioni di euro.

RIENTRO STRADE

Negli ultimi anni la rete di competenza ha subito un significativo incremento derivante dall'attuazione del cosiddetto piano di "Rientro Strade", avviato di concerto con il MIT, per la riorganizzazione e ottimizzazione della gestione della rete viaria. Lo scopo principale del piano è stato quello di garantire la continuità territoriale degli itinerari di rilevanza nazionale che attraversano le varie regioni, evitando la frammentazione delle competenze nella gestione delle strade e dei trasporti.

L'iter di "rientro" è iniziato nell'agosto 2017 con l'intesa sancita dalla Conferenza Unificata per la revisione delle reti di 11 Regioni ed è proseguito con l'emissione del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 20 febbraio 2018 e del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 novembre 2019, con l'obiettivo di trasferire alla competenza Anas circa 6.500 km di strade ex statali, regionali e provinciali.

Nel corso del 2018 sono quindi rientrati nella gestione di Anas i primi 3.500 km di strade ex statali, regionali e provinciali; la seconda *tranche* di rientro strade ha preso il via ad aprile 2021 e prevede il trasferimento di circa 3.000 km, in esecuzione dei DPCM del 21 novembre 2019, portando la rete in gestione fino a oltre 32 mila km. Nell'ambito del Contratto di Programma sono state stanziato apposite risorse per un piano di manutenzione programmata per il ripristino dei nuovi tratti gestiti.

A oggi sono stati ultimati interventi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale di rientro per oltre 690 milioni di euro e sono in corso 180 interventi per circa 388 milioni di euro.

MANUTENZIONE STRAORDINARIA DI PONTI, VIADOTTI E GALLERIE

Nel 2023 sono proseguite le attività avviate nel 2020 riguardanti il Programma degli interventi di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie della rete stradale di interesse nazionale in gestione ad Anas, istituito ai sensi dell'articolo 18, comma 10, Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98.

Tale Programma, finanziato dal Fondo Infrastrutture 2018 e dal Fondo Investimenti 2019 per complessivi 2.809,8 milioni di euro, investe gli esercizi finanziari dal 2019 al 2032, anno di scadenza della Convenzione di Concessione di Anas n. 1009/CD stipulata il 19 dicembre 2002. Tali risorse sono confluite nell'Aggiornamento del Contratto di Programma il cui schema è stato approvato dalla Delibera CIPE n. 36 del 24 luglio 2019 e divenuto pienamente efficace a seguito della registrazione n. 3401 di repertorio del 18 ottobre 2020 da parte della Corte dei Conti del Decreto Interministeriale n. 399 del 17 settembre 2020.

In esito ai suddetti finanziamenti è stata sottoscritta un'apposita Convenzione, per regolamentare l'attuazione di una serie di interventi di manutenzione straordinaria su ponti, viadotti e gallerie. Il Programma sarà attuato in più fasi su base almeno triennale e su eventuali aggiornamenti annuali che l'Anas trasmetterà al Ministero Concedente entro il 28 febbraio dell'anno di riferimento. Gli interventi sono stati individuati sulla base delle informazioni attualmente a disposizione sulle condizioni della rete stradale di interesse nazionale e secondo le procedure aziendali attualmente utilizzate da Anas per la definizione delle priorità di intervento. Essi sono caratterizzati tutti da un unico livello di priorità e presentano appaltabilità per gli anni 2021-2024.

A seguito della rimodulazione del Programma trasmesso al MIT in data 28.02.2023, l'importo complessivo dell'investimento ammonta a complessivi 2.844 milioni di euro di cui 2.798 milioni di euro a valere sulle risorse afferenti al programma PVG e gli altri 46 milioni di euro a valere su risorse da altri piani al fine di coprire le maggiori occorrenze dell'incremento prezzi dovuto all'adozione dei nuovi prezzari. Successivamente a tale invio, alcuni interventi hanno subito modifiche di importi legate a maggiori occorrenze derivanti dall'incremento prezzi. Alla data odierna la Convenzione prevede 2.852 milioni di euro di cui 54 milioni di euro a valere su risorse stanziato *ad hoc* per adeguamenti prezzi; infatti, per gli aumenti strettamente legati al caro materiali Anas, in accordo con il Ministero, ha reperito risorse mediante un fondo pari a 386 milioni di euro oltre a ulteriori risorse derivanti dai ribassi d'asta degli interventi di Manutenzione Programmata ricompresi nel CdP 2016-2020, conclusi e collaudati.

Gli interventi individuati sono riportati negli allegati alla Convenzione e sono così suddivisi:

- Allegato n. 1 suddiviso a sua volta:
 - Parte Prima Ponti e Viadotti per n. 532 interventi di manutenzione straordinaria su ponti e viadotti

- Parte Seconda Gallerie per n. 44 interventi di manutenzione straordinaria su gallerie
- Allegato n. 2 per n. 26 interventi di adeguamento al D.lgs. 264/06 degli impianti e delle opere civili nelle gallerie ubicate lungo la rete viaria facente parte dell'estensione della rete TEN-T (TEN-T 2013).

In merito allo stato di avanzamento del Programma PVG, sono stati avviati 235 interventi per un investimento complessivo pari a circa 1.141 milioni di euro. Di questi:

- 197 interventi, per 720 milioni di euro, riguardano i ponti e viadotti;
- 38 interventi, per 421 milioni di euro, riguardano le gallerie.

Inoltre, di questi interventi avviati, ne risultano ultimati 67 per un totale di 113 milioni di euro.

Gestione Rete: Esercizio e Manutenzione Ricorrente

Le principali attività di intervento hanno riguardato:

- Gestione dei servizi invernali (attività preventive antighiaccio e di sgombrò neve);
- Presidio della rete in gestione anche per il tramite delle Sale Operative Compartimentali e della Sala Situazioni Nazionale;
- Coordinamento Emergenze in presenza di criticità sulla rete;
- Predisposizione piani d'esodo per la gestione del traffico in occasione di festività;
- Ispezioni aree di servizio autostradali;
- Sicurezza Gallerie Rete TEN.

SERVIZI INVERNALI SULLE STRADE

Per garantire la transitabilità della rete anche in presenza di eventi meteorologici avversi, sono stati predisposti i Piani Neve Territoriali, sulla base delle linee di indirizzo emerse in sede di confronto presso Viabilità Italia.

Per mezzo di tali Piani, come di consueto, vengono individuate le aree a rischio neve, gli eventuali percorsi alternativi, la dislocazione di uomini e mezzi, i presidi, i siti di stoccaggio mezzi pesanti, ecc. e sono stati redatti piani d'intesa con le strutture periferiche della Polizia Stradale e condivisi a livello di COV (Comitati Operativi Viabilità) presso le Prefetture competenti.

I Piani Neve predisposti dalle Strutture Territoriali confluiscono nel Piano Neve Nazionale, sintetizzando l'insieme delle attività poste in essere da Anas sull'intera rete. Il suddetto Piano viene successivamente condiviso con il Centro di Coordinamento Nazionale Viabilità (Viabilità Italia) che, in caso di emergenza, assume il coordinamento delle attività sul territorio nazionale per la gestione della viabilità autostradale e gli itinerari principali.

Per la stagione invernale corrente (2023/2024) Anas ha individuato, lungo la propria rete, circa 8.000 km ad alta rischiosità neve, circa 7.500 km a media rischiosità e circa 11.900 km a bassa rischiosità.

Per lo svolgimento delle attività sarà utilizzata una flotta mezzi aziendale composta da n. 672 mezzi (di cui 97 turbine fresa-neve) e impiegate circa 1.400 risorse interne.

Ad integrazione della flotta si farà ricorso all'utilizzo di circa 1.600 mezzi forniti dalle ditte appaltatrici esterne. Le Strutture Territoriali che svolgeranno le operazioni *in house* (sgombrò neve e trattamento preventivo antighiaccio), avranno il supporto di personale stagionale per complessive 456 unità così distribuito: Abruzzo e Molise (130), Basilicata (9), Calabria e Autostrada del Mediterraneo (62), Campania (30), Emilia-Romagna (8), Marche (8), Lazio (27), Piemonte e Valle d'Aosta (23), Sardegna (41), Sicilia (65), Umbria (30) e Veneto e Friuli-Venezia Giulia (23).

È stata inoltre effettuata la consueta attività di coordinamento e monitoraggio relativamente all'emissione delle ordinanze connesse all'obbligo di catene a bordo o pneumatici da neve sulle strade statali e le autostrade in gestione interessate da possibili eventi nel periodo compreso tra il 15 novembre 2023 e il 15 aprile 2024.

Il Piano Neve aziendale 2023/2024 è stato pubblicato sul sito Istituzionale della Polizia di Stato e sul sito Istituzionale aziendale al fine di dare massima divulgazione delle informazioni all'utenza nel periodo invernale.

INFOMOBILITÀ

È proseguita, nel corso del 2023, l'attività di monitoraggio degli eventi riguardanti la circolazione stradale sulla rete in gestione Anas. Il rilevamento statistico evidenzia un aumento del 2,3% degli incidenti, raffrontato al dato del 2022, e la diminuzione dello 0,9% dei sinistri classificati "Autonomi". Relativamente all'anno precedente, si evidenzia un aumento dell'1,5% degli eventi con esito mortale e una diminuzione del 4% di quelli con presenza di feriti.

COORDINAMENTO EMERGENZE

Nel corso del 2023 la Struttura Coordinamento Emergenze ha garantito la reperibilità per la partecipazione a eventuali tavoli istituzionali presso il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile e Viabilità Italia qualora se ne fosse appalesata la necessità. È stata altresì garantita la partecipazione al tavolo permanente del Comitato Operativo presso il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile.

In particolare, la Struttura Coordinamento Emergenze è stata attivata a partire dal giorno 17 maggio 2023 per partecipare ai tavoli istituiti presso il Dipartimento Protezione Civile e Viabilità Italia per far fronte alla Emergenza Emilia-Romagna. Tale attività si è svolta fattivamente, sia in concomitanza che in alternanza su entrambi i tavoli dapprima con turnazione H24 e successivamente in turnazione H12 fino alla loro chiusura del 30 maggio 2023.

PIANI D'ESODO DURANTE FESTIVITÀ E FERIE ESTIVE

Durante le principali festività nazionali Anas ha attuato iniziative e misure finalizzate a minimizzare i disagi e ridurre le possibili criticità legate al consueto aumento dei flussi di traffico, migliorando

l'assistenza all'utenza e intensificando il presidio del territorio e delle Sale Operative dislocate sullo stesso, nonché della Sala Situazioni Nazionale.

Di seguito si riportano le principali misure predisposte da Anas:

- Individuazione dei cantieri inamovibili e predisposizione della viabilità alternativa in corrispondenza degli stessi;
- Condivisione delle procedure operative e definizione dei codici di emergenza con i soggetti istituzionali coinvolti nella gestione della viabilità;
- Monitoraggio H24 del traffico sulla rete stradale nazionale;
- Utilizzo di piani di comunicazione per l'utenza.

L'attività di presidio della rete si è principalmente focalizzata verso i servizi di viabilità e traffico, pattugliamento dei percorsi alternativi e presidio degli snodi, assistenza e soccorso agli utenti, ordine e sicurezza.

Tutte le informazioni raccolte sono state gestite dalle 21 Sale Operative Compartimentali e dalla Sala Situazioni Nazionale (in funzione H24) che pianificano interventi e azioni per la regolazione dei flussi del traffico, in contatto diretto con Viabilità Italia.

Nel corso dell'anno è stata programmata una intensa attività informativa, con l'impiego di molteplici canali di diffusione, per fornire costante e aggiornata informazione all'utenza.

ISPEZIONI AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI

Nel corso del 2023 è proseguita l'attività di ispezione e controllo delle aree di servizio autostradali in gestione Anas. L'attività prevede due ispezioni mensili su tutte le ADS autostradali ed è focalizzata al controllo dello stato manutentivo (verifica dello stato manutentivo del piazzale/pensiline/segnaletica verticale e orizzontale/corsie di accelerazione e decelerazione/parcheggi e aree verdi/controllo erogatori/ controllo di eventuali accessi secondari) oltre alla verifica della qualità dei servizi offerti da parte del gestore (servizi igienici e pulizia in generale).

SICUREZZA GALLERIE RETE TEN

Nel 2023, in continuità all'anno precedente, è proseguito il monitoraggio relativo all'aggiornamento e/o la redazione dei PGE (Piani Gestione Emergenze) relativi alle gallerie (>500m) appartenenti alla rete TEN. È stato altresì garantito il monitoraggio delle attività previste dal D.lgs. 264/2006.

MEZZI MACCHINARI E ATTREZZATURE

Le attività che competono all'Esercizio sono concretamente espletabili grazie a un complesso di beni mobili (veicoli, macchinari, ecc.). Per quanto attiene i macchinari la consistenza dei beni oggetto della gestione Esercizio, rilevata tramite l'applicativo Informatico MOS GM, è riassunta nell'elenco di seguito riportato:

Beni mobili	Consistenza
Attrezzature indipendenti	2.745
Attrezzature neve	2.233
Attrezzature per autocarri	838
Impianti diversi	39
Impianti neve	48
Mezzi di servizio	178
Mezzi diversi	661
Mezzi esercizio	2.066
Mezzi multiuso	94
Mezzi neve	788

Nel corso dell'anno 2023 sono stati approvvigionati i seguenti mezzi/attrezzature:

- Fornitura n° 31 trattori Kubota e relative attrezzature;
- Fornitura di n° 3 pick-up doppia cabina;
- Fornitura di n° 10 miniescavatori marca Eurocomach;
- Fornitura di n° 2 autocarri con passerella da 6 mt marca Iveco modello 35S16 "By Bridge";
- Fornitura di n° 2 autocarri con passerella da 17 mt marca Volvo modello FMD11 6x4 "By Bridge".

MANUTENZIONE RICORRENTE

Con riferimento agli obblighi contrattuali con il Ministero Vigilante, è stata predisposta e inviata la relazione sull'andamento degli indicatori di *performance* misurati nel corso dell'anno 2021 al fine di verificare il rispetto dei parametri previsti dal Contratto di Programma 2016-2020 relativamente alla manutenzione delle opere in verde e all'efficienza della segnaletica verticale.

Piano Interventi per l'infrastruttura Tecnologica, Impianti ed Energia

IMPIANTI

Continua l'impegno nella progettazione di impianti tecnologici e di sicurezza di sistema, nonché l'attività di istruttoria tecnica inerente agli interventi di Manutenzione Programmata, ivi compresi gli interventi relativi alle gallerie della rete stradale Transeuropea (TEN), secondo quanto dettato dal D.lgs. 264/06.

Con l'intento di conseguire una sempre maggior consapevolezza degli impianti tecnologici aziendali e dello stato di salute degli stessi, sono condotte molteplici attività di rilievo impiantistico, prevedendo il costante coinvolgimento dei referenti impianti delle ST e delle ditte incaricate della manutenzione. Rientra in tali attività, ad esempio, la determinazione del livello di anzianità dei motori elettrici posti in dotazione

agli acceleratori assiali in esercizio nelle gallerie Anas. Per tale asset, segnatamente, è stata condotta una campagna di raccolta informazioni utile a collezionare dati necessari alla definizione di un data base specifico e, quindi, per un piano di revamping pluriennale delle macchine. L'intero processo è stato condotto in conformità al D.M. 1° settembre 2021 (Decreto Controlli).

Particolare attenzione è stata posta alla verifica delle capacità di determinazione *real time* dello stato di salute degli impianti, delle azioni manutentive preventive e predittive, nonché all'ottimizzazione delle condizioni attuali d'esercizio. A tal fine, è stata condotta una significativa campagna interlocutoria con i principali player di implementazione software ed è in fase di sottoscrizione un accordo di non divulgazione (NDA) per l'implementazione di un MVP (Minimum Viable Product) di tecniche di riconoscimento e classificazione video basate sulla Visual Inspection. Il Progetto Green Light 2.0 prevede, per l'efficientamento degli impianti di illuminazione, un importo finanziato complessivamente pari a 267 milioni di euro e un impegno, per il 2023, di 14,7 milioni di euro realizzato mediante Accordi Quadro lavori.

Anas è attualmente impegnata nella definizione di un piano di revamping pluriennale per tutti i sistemi di ventilazione presenti nelle gallerie dell'intero asset stradale. Il piano consentirà l'upgrade tecnologico dei dispositivi esistenti, la revisione generale e l'adeguamento normativo del parco macchine, incrementandone la vita utile e promuovendone l'efficienza energetica e la sostenibilità.

Anas è inoltre parte integrante del gruppo di lavoro dedicato al progetto Tunnel 4.0, cofinanziato dall'*application* europea CEF Meridian (Connecting Europe Facility), fornendo supporto alla progettazione e alla realizzazione di soluzioni tecnologiche avanzate per gallerie smart. Il progetto ha già visto l'implementazione del *kick-off meeting*, l'identificazione della galleria oggetto dell'intervento, l'affidamento, mediante gara a evidenza pubblica, dell'incarico di progettazione e la consegna del progetto preliminare.

ENERGY MANAGEMENT

Anche nel corso del 2023 è proseguita l'attività d'individuazione nonché di aggiornamento dei siti operativi e asset maggiormente energivori in tutto il territorio nazionale. A tal proposito, è stato avviato il confronto con le ST con lo scopo di individuare gli interventi di miglioramento ed efficienza energetica per la riduzione dei consumi degli impianti più energivori (illuminazione viaria, illuminazione e ventilazione gallerie) e per l'installazione di impianti di produzione da fonti rinnovabili.

Lo scopo è fornire assistenza alle strutture aziendali centrali e/o territoriali di Anas nell'individuazione del profilo di consumo energetico dei siti operativi e nella quantificazione delle opportunità di miglioramento in termini sia di risparmio energetico che economico.

In linea con gli obiettivi di sostenibilità del Gruppo FS, come per l'anno precedente, dal mese di agosto 2023, con l'attivazione della nuova fornitura è stata esercitata l'opzione "energia verde". Essa riguarda la fornitura annuale dei circa 4.200 punti di prelievo, per un consumo di circa 280.000 MWh/anno corrispondenti (circa il 75% dell'intera fornitura), in termini di riduzione di emissioni, a circa 72.000 tonnellate di CO2 equivalenti.

Per il 2023, complessivamente l'energia verde copre circa l'87% dei consumi elettrici, garantendo una riduzione di emissioni pari a circa 82.500 tonnellate di CO2 equivalenti.

È stata sottoscritta nel luglio 2023 una Convenzione con E-distribuzione per gestire le connessioni massive di allaccio di circa 500 punti di prelievo di energia elettrica, che dovranno alimentare i sistemi di monitoraggio di ponti e viadotti del progetto "Strade Sicure" finanziato con i fondi del PNC/PNNR.

Nel 2023 sono state avviate circa 400 pratiche e sono stati attivati circa 20 punti di prelievo in linea con il cronoprogramma. Il completamento delle attività inerenti a tale progetto è previsto per il 2026.

Si è concluso il Progetto Green Light e sono stati valutati i risparmi generati dal 2017 al 2023. Complessivamente il Progetto ha contribuito a conseguire, a fronte di un importo lavori netto pari a 26 milioni di euro, un risparmio energetico del 41%, corrispondente a un risparmio economico annuo di circa 8,5 milioni di euro.

Considerata la bontà del Progetto Green Light e vista la necessità di razionalizzare i consumi energetici e ridurre la spesa energetica è stato avviato il Progetto Green Light 2.0, che consiste nell'efficientamento degli impianti di illuminazione in galleria e all'aperto, mediante sostituzione dei corpi illuminanti esistenti con corpi illuminanti LED ad alta efficienza. Il progetto verrà sviluppato nel periodo 2023-2028, per un importo finanziato pari a 267 milioni di euro. Gli obiettivi del progetto sono molteplici, oltre alla riduzione dei consumi energetici e, quindi al contenimento della spesa energetica aziendale, si avrà una migliore fruibilità delle gallerie e dei tratti stradali all'aperto, garantita da una migliore resa cromatica degli apparecchi



MOLISE - STRADA STATALE 87 'SANNITICA'

ANAS SMART ROAD

Anas "Smart Mobility" è il Programma di sviluppo e trasformazione ideato da Anas, per dare impulso alle Direttive, ai Regolamenti e ai Decreti, del contesto normativo nazionale e internazionale. Il Programma si pone l'obiettivo di incrementare il grado di innovazione e avanguardia tecnologica diffusa sulla rete stradale nazionale attraverso l'utilizzo di tecnologie di ultima generazione quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, IoT, Big Data, Intelligenza Artificiale, *Machine Learning* e connettività C-V2X nell'ottica di potenziare la sicurezza degli utenti ottimizzando efficienza di monitoraggio della rete stradale ed elaborazione di un elevato numero di dati.

Il programma prevede la realizzazione di circa 6.700 km di strade digitalizzate entro il 2032 e un impegno economico complessivo pari a circa 864,7 milioni di euro.

Le tratte Smart Road di Anas in corso di realizzazione prevedono copertura economica permessa dall'ottenimento di fondi regionali, nazionali ed europei con pianificazione temporale prevista dal 2018 al 2025, copertura chilometrica di 717 chilometri e finanziamento complessivo di 275,2 milioni di euro.

Di seguito viene riportato il dettaglio delle tratte "Anas Smart Road" a oggi pianificate, la relativa estensione chilometrica, l'investimento complessivo e la timeline prevista per la realizzazione degli investimenti:

Tratta	Struttura territoriale	Km totali	Timeline
A19	Sicilia	85	2020-2024
A2	Campania e Calabria	232	2018-2024
A90	Lazio	31	2022-2025
A91	Lazio	18	2019-2022
E45/E55	Veneto, Emilia-Romagna, Toscana e Umbria	125	2020-2025
Porto di Trieste	Friuli-Venezia Giulia	24	2019-2023
RA06	Umbria	22	2022-2024
RA15	Sicilia	24	2018-2023
SS51	Veneto	76	2018-2022
SS729	Sardegna	80	2023-2025
Progetto di Cybersecurity nazionale	N/A	N/A	2020-2022
Totale		717	2018-2025

Nel corso del 2023 sono stati fissati i seguenti obiettivi:

- 250 km complessivi di infrastruttura realizzata,
- Rilascio al pubblico dell'app "Smart Mobility".

Tuttavia, l'andamento dell'esecuzione delle attività programmate a inizio anno ha subito un rallentamento a causa della: necessità di effettuare Perizie di Variante Tecnica su alcune tratte; aumento dell'attività tecnico-amministrativa a seguito delle modificazioni apportate dalla Legge di Bilancio 2023 al D.L. 50/2022 ("Decreto Aiuti") per il riconoscimento dell'incremento dei prezzi; difficoltà nel reperire elementi

elettronici che ha impattato le produzioni riguardanti i nuovi affidamenti dei cantieri; presenza di interferenze con cantieri prioritari che hanno causato ritardi sulla chiusura di alcuni lavori in corso di realizzazione; attività di *Cyber Security* finalizzata al raggiungimento di un elevato standard di sicurezza coerente con l'erogazione da parte dell'app di informazioni di infomobilità che incidono sulla sicurezza dell'utente stradale. Per tali ragioni nel secondo semestre dell'anno gli obiettivi *target* 2023 sono stati rimodulati:

- 100,0 km complessivi di infrastruttura da realizzare;
- Rilascio al personale Anas dell'app "Smart Mobility" finalizzato alla raccolta dei *feedback/user experience*.

I risultati evidenziati al mese di dicembre 2023 hanno sostanzialmente confermato gli obiettivi riprogrammati con circa 104 chilometri di infrastruttura Smart Road realizzata e il rilascio al personale Anas l'app "Smart Mobility".

Nell'ottica di valorizzare il patrimonio infrastrutturale di Anas permettendone lo sviluppo in termini di avanzamento tecnologico, sostenibilità ambientale e trasformazione digitale, a copertura degli investimenti da sostenere per la realizzazione delle opere previste a compimento del Programma Anas Smart Road, al 31 dicembre 2023 sono stati ricevuti i seguenti finanziamenti:

Fonte di finanziamento	Importo (€Mln)	Tratte
CdP 2016-2020 - Manutenzione	96,5	A19; A2; E45/E55; RA15; SS51; A91
Agg.to CdP 2016-2020 - Integrazione Smart Road	71,8	A2; RA15; SS51; A91; A90
Agg.to CdP 2016-2020 - Piano Agg. Manutenzione	17,2	SS51; A90
Piano Cortina 2021 - Impianti	5,1	SS51
Ursa Major	1,9	A2
PON 2014-2020	37,1	A2
Fondo Unico	1,5	SS51
Fondo Infrastrutture 2017	1,9	Porto di Trieste; SS51
Interventi di manutenzione Fondo Investimenti 2020 - SS Nazionali	5,5	RA06
Altre Fonti	6,2	A2; Porto di Trieste; Progetto di Cybersecurity nazionale
Fondo Regione Sardegna	30,5	SS729
Totale	275,2	

Smart Road Center

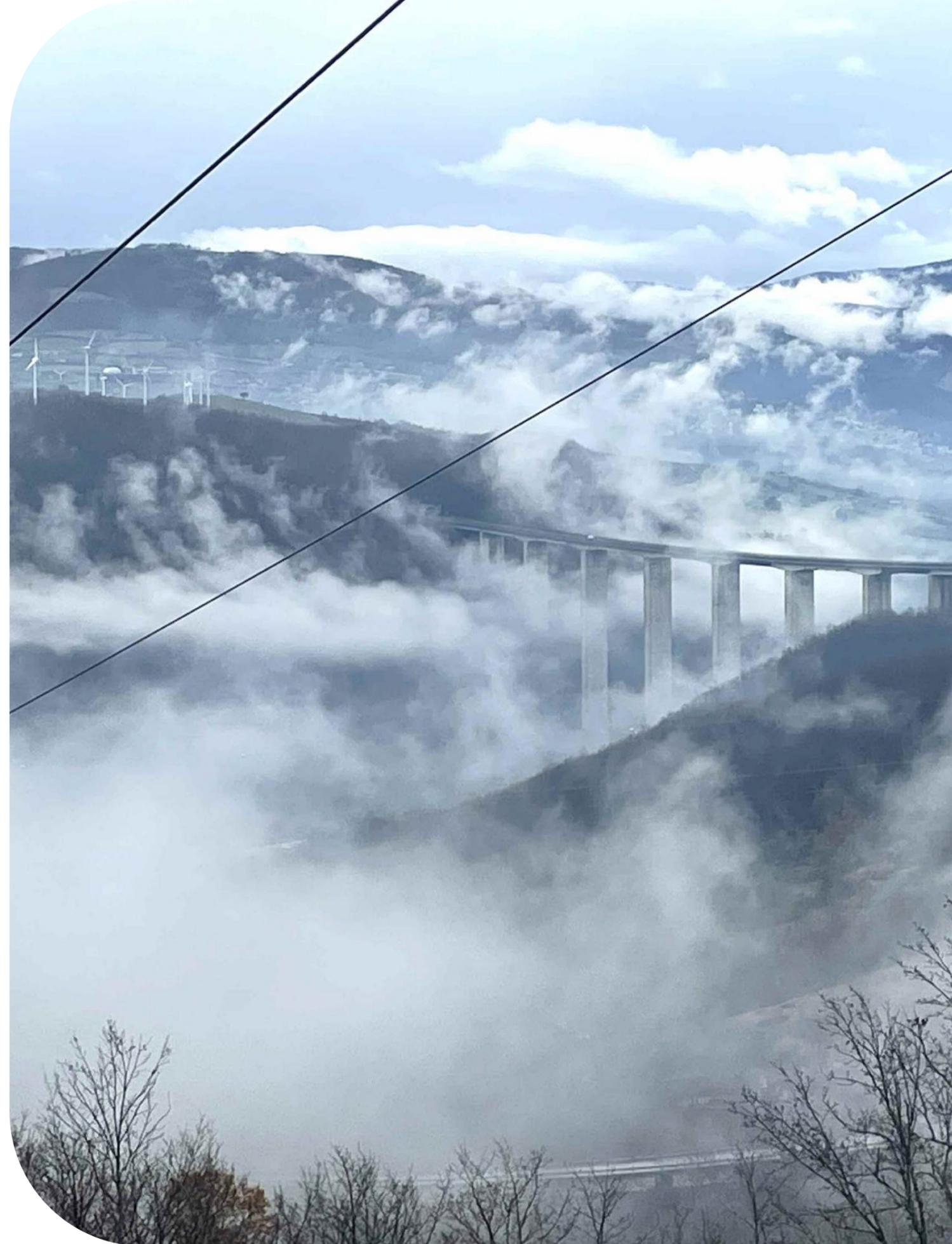
Nell'ambito del programma Anas "Smart Mobility" è stato realizzato lo "Smart Road Center", luogo a oggi destinato a Green Island per l'utilizzo delle tecnologie Smart Road installate lungo la tratta A91 Roma-Fiumicino e parte della tratta A90 Grande Raccordo Anulare. Il sito, realizzato presso i locali di proprietà Anas di Via Portuense 1531, localizzati in una posizione strategica per la viabilità della Capitale e la cui rivalutazione si inserisce nel processo di trasformazione digitale dell'autostrada A91 Roma-Fiumicino. Il centro è stato progettato con l'obiettivo di realizzare, in un prossimo futuro, un centro polifunzionale avente le funzioni di Academy, polo di sperimentazione, "Innovation Hub" in

linea con gli hub di innovazione progettati da Ferrovie dello Stato Italiane, Control Room Nazionale "Smart Mobility" e "museo a cielo aperto" dei principali traguardi tecnologici raggiunti da Programma e dalle innovazioni di Anas.

A oggi lo "Smart Road Center", nell'ottica di rafforzare la brand image di Anas e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane rappresenta un segno tangibile della spinta all'evoluzione e all'innovazione che Anas vuole imprimere alle proprie attività valorizzando al contempo il prestigio del proprio ruolo istituzionale. Con questo spirito, durante il 2023, al suo interno stono stati organizzati:

- Incontri divulgativi con partner strategici nazionali e internazionali;
- Workshop che hanno coinvolto fornitori e stakeholder;
- Dimostrazioni riguardanti il funzionamento delle tecnologie per il monitoraggio e il controllo del traffico;
- Test di tecnologie sperimentali per la comunicazione ITS G5 e LTE V e sensoristica IoT.

La *mission* dello "Smart Road Center" è quella di valorizzare e promuovere i risultati già conseguiti nell'ambito del Programma "Smart Mobility" contribuendo con idee e sviluppi innovativi grazie alle competenze accumulate all'interno delle Direzioni aziendali e alle collaborazioni sinergiche con *partner* d'innovazione.



BASILICATA - RACCORDO AUTOSTRADALE 5 'SICIGNANO-POTENZA', VIADOTTO FIUMARA DI TITO

CLIENTI

SERVIZI COMMERCIALI E ACCESSI, LICENZE, CONCESSIONI E PUBBLICITÀ

Nel corso del 2023 le Strutture Territoriali, in costante sinergia con le strutture centrali interessate, si sono impegnate assiduamente sia nel prosieguo dell'attività di bonifica dei dati a sistema e del loro allineamento contabile, che nella gestione ordinaria e straordinaria delle tematiche connesse al settore quali, ad esempio, il supporto alla realizzazione dei piani previsti dal PNRR per la diffusione della larga banda sul territorio nazionale.

Nel settore della pubblicità stradale prosegue l'attività di lotta all'abusivismo pubblicitario con l'individuazione e l'eventuale rimozione, in seguito a verbale ai sensi del Codice della Strada, di impianti non autorizzati e spesso non conformi alle prescrizioni normative. Tale iniziativa è volta anche a mantenere gli standard di sicurezza stradale nel caso in cui i cartelli abusivi fossero posizionati senza autorizzazione e in un punto che ne pregiudichi la visibilità.

Per quanto concerne la materia relativa agli accessi alla rete stradale, con riferimento agli aspetti economici conseguenti all'introduzione della Legge 11 novembre 2014, n. 164 che ha radicalmente riformato l'art. 55 della Legge Finanziaria 499/97 recante la disciplina-base sui "canoni" e "corrispettivi" dovuti, Anas è in attesa di conoscere l'esito dell'esame, da parte del MIT, in merito alla proposta avanzata relativamente alla definizione dei criteri e delle modalità di determinazione delle somme dovute "una tantum" per le categorie di accessi interessate dal provvedimento, presentata a seguito dei contatti all'uopo stabiliti con le strutture competenti del citato dicastero.

Nel settore delle licenze e concessioni per servizi vari e sottoservizi si sta completando un testo di nuovo accordo, che prevede di disciplinare i rapporti relativamente alle norme generali e a quelle di carattere tecnico-amministrativo valevoli per tutte le ipotesi di interferenze in tema di reti elettriche. Tale accordo prevede anche di regolamentare la determinazione del calcolo per l'attribuzione del canone di ciascuna interferenza. Le soluzioni semplificheranno l'aggiornamento di molti canoni e si riuscirà anche ad acquisire una banca dati aggiornata, riportante una comune ed esatta consistenza delle infrastrutture esistenti sulle strade in gestione.

In relazione a iniziative volte alla informatizzazione dei processi, sono state, inoltre, ideati e seguiti i seguenti progetti, da considerare strategici per il settore:

1. Piattaforma *Customer Relationship Management* per la gestione e il monitoraggio dei processi di competenza in modalità completamente digitale.
2. Censimento a basso/alto rendimento: Progetto finalizzato all'ottenimento di un quadro conoscitivo degli aspetti di interferenza e/o utilizzo da parte di terzi della rete stradale e relative pertinenze, al fine di ottimizzare la gestione delle strade, del patrimonio nonché delle entrate generate dalle occupazioni delle medesime.

TRASPORTI ECCEZIONALI

È proseguita l'attività di implementazione delle funzioni del portale trasporti eccezionali TEWEB, avviata nel primo semestre 2021. Nel corso del primo semestre 2023 è stata completata l'analisi funzionale della wave 3, e sono iniziati i test delle funzioni sviluppate, la cui messa in produzione è stata nel mese di luglio 2023. Con questo sviluppo si realizza un ulteriore passo in avanti nella digitalizzazione del processo di rilascio delle autorizzazioni per trasporti eccezionali. Il portale TEWEB, in questo modo, sarà in grado di gestire anche le domande modifica/integrazione per le autorizzazioni in lavorazione o già rilasciate.

Questa implementazione consente di abbattere ulteriormente i tempi di lavorazione delle pratiche aumentando la trasparenza del processo e al contempo riducendo il numero di e-mail scambiate tra gli uffici interessati e i clienti.

Il 1° febbraio 2023 è entrata in vigore la nuova tabella degli oneri di istruttoria, assistenza e sopralluogo, aggiornata ai sensi degli artt. 19 e 405 del DPR 495/92.

VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO IMMOBILIARE

A partire dal 2016, è stato sottoscritto un protocollo di intesa tra Anas, Ministero per i Beni Culturali, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Agenzia del Demanio, per la valorizzazione dei beni immobili non utilizzati dall'area dell'Esercizio di Anas, ma pur sempre aventi finalità strumentali all'utenza stradale, attraverso il perseguimento dell'interesse pubblico e l'aggiudicazione di beni immobili per ottimizzare l'esercizio dell'infrastruttura stradale di cui Anas esercita i diritti di ente proprietario, per garantire agli utenti della strada la fruibilità di servizi quanto più in linea con gli attuali standard europei - ai sensi dell'art. 24 co. 4, 5 Codice della Strada e degli artt. 62 e seguenti del relativo Regolamento di Attuazione - valorizzando il patrimonio immobiliare della Società e assicurando il rispetto dei generali principi di concorrenza, libertà di iniziativa economica e trasparenza, così come delineato dalla vigente normativa Nazionale e Comunitaria.

Nell'ambito di questo progetto di valorizzazione degli immobili, si inseriscono tutte le iniziative di seguito esposte.

Nel 2023 sono state avviate le attività per la pubblicazione del terzo bando di gara per la valorizzazione, riqualificazione e riuso delle case cantoniere distribuite sul territorio nazionale, la cui pubblicazione, inizialmente prevista nel 2023, avverrà nel primo trimestre del 2024. Tale variazione del calendario si è resa necessaria per la priorità data a livello strategico al progetto dell'elettrificazione, il quale potrebbe interessare siti inizialmente dedicati al progetto delle case cantoniere.

Nel corso del 2023 è stato avviato e concluso il Progetto Pilota per il censimento terreni. Tale progetto ha riguardato la Struttura Territoriale Liguria e sarà esteso a tutto il territorio nazionale. La finalità del progetto è stata quella di verificare la consistenza dei beni immobili (terreni) effettuando una ricognizione puntuale su tutto il territorio regionale, confrontata con quanto risulta censito e inserito nella banca dati di Anas.

L'interrogazione della banca dati dell'Agenzia delle Entrate ha restituito complessivamente n. 5504 particelle, inserite con intestazioni catastali diverse, e tuttavia riconducibili ad Anas. Seguirà anche il lavoro di collaborazione con l'Agenzia delle Entrate per aggiornare la loro banca dati.

Con riferimento al progetto "Censimento delle aree per l'installazione degli impianti fotovoltaici" l'obiettivo è l'individuazione di aree di pertinenza nella disponibilità di Anas (rif. Decreto Legge n. 17 del 1° marzo 2022, art. 18), potenzialmente utilizzabili per l'installazione di impianti di produzione di energia da fotovoltaico, situate nelle vicinanze delle sottostazioni ferroviarie elettriche (SSE) di RFI. La ricerca ha compreso sia le aree presenti all'interno di un raggio di 2,5 km dalle SSE di trasformazione da 25 kV, sia quelle situate all'interno del raggio di 1 km dalle SSE di conversione da 3 kV. È stato redatto un documento con gli elenchi dei siti potenzialmente idonei per area regionale, il censimento ha restituito aree per una superficie totale di circa 100 ettari.

Nel corso del 2023 è stato ampliato il censimento delle aree potenzialmente utilizzabili al medesimo scopo, eliminando il vincolo della distanza dalle SSE di trasformazione, questo nuovo censimento ha restituito ulteriori aree per una superficie complessiva di circa 236 ettari.

Nei primi mesi del 2023, sono stati eseguiti approfondimenti di natura tecnica su circa 40 siti tra quelli di maggior interesse, ovvero quei siti che, sia per ubicazione che per dimensione, presentano le maggiori possibilità di efficientamento produttivo, ciò al fine di individuare porzioni di superficie effettivamente utilizzabili.

In data 9.11.2023 è stata stipulata una Convenzione tra Anas e Ferservizi con la quale Anas autorizza Ferservizi alla presentazione delle pratiche autorizzative *ex lege* per la realizzazione e la connessione alla rete elettrica degli Impianti su aree nella propria disponibilità.

Progetto "Anas Green Road - Boost a Elettificazione": il Pacchetto "Fit for 55%", adottato nell'Unione Europea dal luglio 2021, punta a ridurre, entro il 2030, le emissioni nette di gas serra di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990; uno step per raggiungere l'obiettivo generale di rendere l'UE climaticamente neutra entro il 2050. Relativamente al trasporto su strada, il regolamento AIFR prevede l'installazione di stazioni di ricarica almeno ogni 60 km sulle strade principali (rete centrale TEN-T); a livello nazionale, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha pubblicato un Decreto (D.M. n. 11 del 12 gennaio 2023) che definisce criteri e modalità per accedere ai fondi previsti dal PNRR per sostenere la realizzazione di nuove colonnine di ricarica per veicoli elettrici sulle superstrade con l'obiettivo di incentivare complessivamente la realizzazione di 7.500 stazioni di ricarica super veloci (ultra fast) entro il 2025.

GESTIONE AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI

Il programma di ammodernamento delle aree di servizio su tratte autostradali in gestione diretta Anas attua le disposizioni dettate dal Decreto Interministeriale MIT/MISE del 7 agosto 2015 per la realizzazione del "Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio autostradali" che ha interessato tutte le Società concessionarie operanti nel settore.

Nel recepire e dare attuazione agli indirizzi dettati dal Decreto 7 agosto 2015, Anas ha intrapreso

un'importante azione di riassetto della rete che ha interessato la quasi totalità (n. 38) delle n. 41 aree di servizio in regime di Concessione, ivi incluse le aree della A2 "Autostrada del Mediterraneo", per cui si rendevano necessari interventi straordinari di ammodernamento, con alcuni impianti realizzati agli inizi degli anni '70.

Questo piano, giunto oggi al termine della prima fase di attuazione, ha consentito il rinnovo delle concessioni Oil e/o Ristoro per n. 31 delle n. 38 aree di servizio interessate dal piano di ristrutturazione della rete e ubicate lungo l'A2 "Autostrada del Mediterraneo", l'A19 "Palermo-Catania", l'A90 "Grande Raccordo Anulare di Roma" e l'A91 "Roma-Fiumicino".

In relazione alle restanti 7 aree si segnala che: il programma di ammodernamento risulta al momento sospeso per la sola area di servizio di Villa San Giovanni ovest, in relazione alla quale è in corso di definizione il progetto di realizzazione del sito prospiciente l'area denominato "Bellezza del creato" mentre per n. 6 aree di servizio (Campagna Ovest, Frascineto Est e Ovest, Rogliano Est e Ovest, Rosarno-Gioia Tauro Ovest), l'incertezza derivante dalle recenti disposizioni governative che hanno limitato la mobilità extraregionale, la crisi macroeconomica determinata dall'emergenza sanitaria Covid hanno influito, verosimilmente, sulla partecipazione alle procedure le quali sono risultate deserte, nonostante le numerose azioni poste in essere da Anas in sede di bando per stimolare la partecipazione da parte degli operatori.

Il riavvio delle procedure di gara è subordinato alla definizione degli "Schemi dei Bandi" da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ex art. 37, comma 2, lettera g), del D.L. 201/2011). Sulla base delle prescrizioni ivi contenute Anas procederà a ridefinire una nuova e diversa strategia di affidamento, al fine di completare la seconda e ultima fase del piano di ristrutturazione della rete. Nelle more di quanto sopra Anas ha richiesto interventi di manutenzione ai concessionari e ha programmato l'esecuzione diretta di interventi sul piano viabile da eseguirsi nei primi mesi del 2024.

Attualmente risultano prossime alla conclusione le attività di cantiere per la realizzazione delle nuove aree di servizio di Galdo Est e Galdo Ovest, delocalizzate a seguito dell'apertura al traffico del nuovo tracciato dell'autostrada A2 in territorio della Regione Basilicata (III macrolotto lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80). Il progetto prevede un investimento complessivo per la costruzione dei due impianti pari a circa 10 milioni di euro, di cui 3,75 milioni di euro ammessi a contributo Anas.

Le due nuove aree, il cui completamento e messa in esercizio sono previsti entro l'inizio del 2024, sono state concepite per l'offerta di servizi di qualità dedicati all'accoglienza della clientela turistica in transito - particolarmente numerosa nella stagione estiva - e alle esigenze del trasporto pesante che trova in tale tratto autostradale, spesso interessato nel periodo invernale da copiose nevicate, un adeguato punto di ristoro e sosta sicura.

Nelle altre aree di servizio dell'A2, come detto, è stato previsto un ampio intervento di ammodernamento, consistente nell'abbattimento e ricostruzione degli impianti esistenti, oramai non più adeguati al servizio richiesto dall'utenza autostradale.

Di minore impatto economico ma di innegabile rilevanza strategica per la Regione Sicilia, è l'adeguamento

previsto per le aree di servizio dell'autostrada A19 Palermo-Catania. Si tratta di impianti sicuramente più recenti rispetto a quelli dell'A2 "Autostrada del Mediterraneo", ma che necessitano comunque di interventi di ammodernamento diretti alla riqualificazione delle strutture e degli impianti esistenti, con la sola eccezione dell'area di Caracoli sud dove è stata prevista la realizzazione di un nuovo impianto in sostituzione dell'attuale. Per effetto del completamento, da parte dei Concessionari Oil, della progettazione delle aree di Gelso Bianco nord e sud nel corso del 2024 è atteso l'avvio dei lavori di riqualificazione delle strutture.

Al momento risultano essere in avanzato stato di sviluppo i progetti di ammodernamento aree di servizio dell'autostrada A90 "Grande Raccordo Anulare di Roma" e A91 "Roma-Fiumicino", realizzate in occasione dell'evento dei "Mondiali di Calcio - Italia 1990", con progetti definitivi istruttori approvati per tutte le Concessioni, ai fini della successiva acquisizione delle autorizzazioni da parte degli EE.PP e dello sviluppo dei progetti esecutivi, per diverse aree già in corso di svolgimento ovvero di prossima approvazione. Nel corso del 2023 sono stati avviati i cantieri nelle 2 aree presenti lungo l'A91 "Roma-Fiumicino" e ulteriori cantieri saranno aperti nel corso del 2024.

Nel frattempo il subentro dei nuovi affidatari dei servizi dell'A90-A91 ha già consentito di effettuare una prima serie di interventi finalizzati a garantire la completa funzionalità e decoro delle strutture e a tendere, nel triennio 2024-2026, permetterà di procedere all'ammodernamento di 38 delle 42 aree di servizio ubicate lungo la A2, l'A19 Palermo-Catania, l'A90 Grande Raccordo Anulare di Roma e A91 Roma-Fiumicino, per un valore complessivo stimato degli investimenti pari a oltre 150 milioni di euro (di cui 39 coperti da contributo Anas). Il descritto ammodernamento comporterà l'ampliamento dell'offerta di servizi all'utenza autostradale, con attenzione agli aspetti di sostenibilità ambientale, responsabilità sociale, mobilità sostenibile, sicurezza e maggiore comfort.

Il processo di rinnovo delle Concessioni consentirà inoltre d'implementare il piano Anas per la diffusione dei combustibili alternativi lungo la rete autostradale Anas per favorire la mobilità sostenibile, consentendo la realizzazione di un «Corridoio autostradale della mobilità elettrica tra Roma e Catania» attraverso l'installazione di 41 punti di ricarica elettrica (le aree di servizio Anas) dotati di colonnine con tecnologia Fast o Ultra Fast di ultima generazione. Al riguardo, l'attenzione prestata da Anas nei confronti della mobilità sostenibile, unitamente alle *partnership* sviluppate dai Concessionari Oil, ha permesso di potenziare, sin da subito, l'attuale consistenza delle stazioni di ricarica elettrica, senza attendere il completo ammodernamento dei siti, consentendo nel 2023:

- di trarre l'installazione di stazioni ricarica (con tecnologia HPC a 300 kW) in n. 1 area di servizio autostradale (Magliana sud), strategica in vista del Giubileo della Misericordia;
- di autorizzare l'installazione di stazioni di ricarica HPC in n. 2 aree dell'A2 nelle quali risultavano già presenti stazioni *fast*;

addivenendo pertanto a una consistenza complessiva di n. 20 stazioni di ricarica (monofronte/bifronte) in 12 aree di servizio, con previsione di ulteriori potenziamenti nel 2024 all'esito dell'apertura lungo l'A2 del Mediterraneo delle citate aree di Galdo est e ovest e dell'attivazione delle stazioni di ricarica in aree presenti lungo i Raccordi Autostradali.

Di particolare rilievo risultano gli interventi di completa ristrutturazione, nelle more del completo ammodernamento delle aree, dei servizi igienici di tutte e 6 le aree dell'A19 Palermo-Catania non oggetto di interventi di demolizione dei fabbricati, il quale hanno consentito un significativo incremento degli standard di servizio. Tale iniziativa va a integrare quella adottata nel 2022 con riferimento alla riqualificazione e/o ristrutturazione dei servizi igienici di 10 aree dell'A2 "Autostrada del Mediterraneo". Ciò in considerazione della necessità di assicurare sin d'ora all'utenza adeguata fruibilità e decoro delle strutture.



BASILICATA - STRADA STATALE 655 'BRADANICA', LOTTO LA MARTELLA - PONTE GRAVINA

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

CAMBIAMENTI CLIMATICI E RESILIENZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI

RAFAEL System for Risk Analysis and Forecast for Critical Infrastructure in the Apennines dorsal Regions

Il progetto si pone l'obiettivo di realizzare un sistema di analisi e previsione del rischio derivante da eventi calamitosi che consenta, sulla base di indicazioni fornite da sensori di varia natura (*remote sensing*, sensori ambientali, sismici e geodinamici), di elaborare scenari che potrebbero verificarsi sul breve-medio termine identificandone i possibili rischi per le infrastrutture critiche primarie (reti elettriche, telefoniche, idriche, viarie) e fornendo una stima dei possibili impatti sui servizi e delle conseguenze sulla popolazione. Il sistema si basa su una piattaforma sviluppata in precedenza da ENEA, denominata CIPCAST, in grado di stimare l'impatto di eventi naturali o antropici sulle infrastrutture critiche e sugli operatori di servizi essenziali, di generare scenari sintetici (terremoti, precipitazioni intense, azioni terroristiche o dolose) e di valutare le perturbazioni indotte da tali scenari. Attraverso il progetto RAFAEL la piattaforma sarà arricchita di ulteriori funzionalità ed estesa ai servizi essenziali e alle reti (elettriche, acqua, gas, telecomunicazioni, strade e ferrovie) evidenziandone le dipendenze funzionali in modo da costruire un primo sistema di Previsioni Operative del Rischio sul "sistema dei sistemi critici" integrati tra loro attraverso opportune mappe di dipendenze.

Il progetto RAFAEL prevede di testare la piattaforma su 4 aree pilota dislocate nelle città di Napoli, Catania, Messina e Bari.

Il progetto si è formalmente concluso a fine 2022, ma le attività di monitoraggio sono proseguite nel corso del 2023 per testare l'affidabilità delle nuove tecnologie installate e valutarne le prestazioni rispetto ai sensori tradizionali. Le attività di monitoraggio hanno consentito di constatare alcuni malfunzionamenti del sistema, che hanno costretto a interrompere lo studio e a intraprendere una serie di indagini per identificarne le cause. Al termine di questa verifica, è stato effettuato per dicembre 2023 un intervento di manutenzione per ripristinare le funzionalità dei sensori a fibra ottica.

Nel corso del secondo semestre 2023 ci si è, inoltre, posti l'obiettivo di determinare delle soglie di allerta. Pertanto, è stato avviato uno studio analitico dei dati provenienti dal sistema di monitoraggio volto all'individuazione di valori di riferimento.

Oltre a questi studi, sono proseguite le attività di disseminazione. In particolare, è stato presentato a Praga, nel corso del PIARC World Road Congress, l'articolo "*Shaking table tests of a simply supported bridge scaled model*". In occasione del seminario FOIR sono state inoltre illustrate le potenzialità del Moto Magnifico "La Diagnostica strutturale dei ponti stradali: recenti esperienze del Centro Sperimentale Stradale Anas di Cesano". E infine è stato predisposto un nuovo articolo, in collaborazione con ENEA, da presentare alla "18th World Conference on Earthquake Engineering" che si terrà a Milano dal 30 giugno al 5 luglio 2024. A fine 2023 il progetto è stato sottoposto ad audit da parte di INVITALIA e del MIUR.

IASNAF - Innovative Asphalts with Natural Fibres

Il progetto IASNAF ha come obiettivo la progettazione e sperimentazione di nuove formulazioni di

conglomerato bituminoso e tecnologie chimiche concernenti l'impiego di fibre vegetali di tipo cellulosico nella produzione di materiali compositi a elevate prestazioni tecnologiche, finalizzate al miglioramento delle prestazioni meccaniche delle pavimentazioni stradali.

Il progetto è svolto in collaborazione con i consorzi interuniversitari TEBAID e NITEL che hanno sviluppato nel tempo le tecnologie chimiche occorrenti per integrare le fibre di tipo naturale nel bitume. Le ricerche condotte hanno dimostrato che l'impiego di fibre cellulosiche e lignino-cellulosiche a basso costo, direttamente estraibili da vegetali a rapida crescita (ginestra, canapa), oppure da materiali di scarto (carta e cartoni riciclati, rifiuti agro industriali: paglia, pula di riso), quando vengono trattate superficialmente in modo adeguato, forniscono materiali compositi di elevata qualità, al pari delle fibre di carbonio.

Nell'ambito di questa ricerca le fibre di cellulosa saranno estratte dalla ginestra. L'applicazione di queste fibre, opportunamente funzionalizzate per rafforzare il legame tra bitume e aggregati lapidei, permetterà di migliorare le caratteristiche prestazionali delle pavimentazioni in termini di vita utile e prestazioni acustiche.

Nel corso del primo semestre sono state testate nuove miscele che prevedono, in aggiunta alle fibre di cellulosa, un additivo che ha permesso una reticolazione pervasiva degli aggregati. L'inserimento di questo nuovo componente ha consentito di ottenere risultati importanti in termini di durabilità, variabili a seconda delle percentuali di componenti inserite, compresi tra 105%-200%.

Gli stessi campioni sono stati inviati al Centro Sperimentale Stradale per la validazione dei risultati ottenuti. A seguito di questa verifica e in caso di esito positivo, la soluzione sviluppata sarà brevettata. Nel corso del secondo semestre 2023 sono state effettuate le verifiche programmate presso il CRSS. Tali verifiche hanno evidenziato alcune criticità e discrepanze rispetto ai risultati ottenuti in laboratorio dal consorzio NITEL. Per tale motivo è stato deciso di ripetere le verifiche su campioni realizzati congiuntamente dal CRSS e dal consorzio NITEL per individuare le cause delle discrepanze riscontrate. La sperimentazione si è conclusa con esito positivo ed è stata consegnata la relazione finale di progetto.

ENERGIA E AMBIENTE

ECORoads Innovative Barriers For Mitigation Of Noise And Chemical Pollution From Roads

Il progetto ECORoads si pone l'obiettivo di testare l'efficacia di tecniche di mitigazione dell'inquinamento atmosferico attraverso l'introduzione in ambienti controllati di essenze arboree inoculate con batteri degradatori di idrocarburi. Il progetto prevede l'applicazione di questa soluzione tecnologica in corrispondenza di scarpate, terrapieni e su barriere verdi multifunzione, in grado di contribuire, in aggiunta al miglioramento della qualità dell'aria, anche all'abbattimento dei livelli di rumore generati dai veicoli transitanti sull'infrastruttura.

Il progetto prevede, dopo una prima fase di sviluppo, la realizzazione di un sito sperimentale presso una scuola materna situata nell'area Compartimentale di Palermo. L'intervento sarà costituito da una barriera multifunzione in differenti configurazioni e dalla piantumazione di essenze arboree trattate sulla scarpata prospiciente il plesso scolastico.

A dicembre 2023, il progetto risulta ancora in valutazione del MUR tramite Invitalia. È stato inoltre esposto al PIARC World Road Congress (Praga, 2-6 ottobre 2023) il poster relativo all'articolo "ECO-ROADS PROJECT: innovative barriers for mitigation of noise and chemical pollution from roads".

LIFE SILENT Sustainable and Innovative Long-life Environmental Noise Technologies

Il progetto ha come obiettivo lo sviluppo di soluzioni innovative sostenibili e di lunga durata per mitigare le emissioni sonore prodotte dal traffico stradale e ferroviario. Nello specifico, il progetto si propone di realizzare:

- pavimentazioni antirumore con materiali riciclati e atossici, provenienti dalle filiere della carta e degli pneumatici esausti, per migliorarne la resistenza alla fatica;
- barriere antirumore basse per contenere le emissioni sonore del traffico ferroviario, sviluppando e testando diverse soluzioni per migliorare le prestazioni complessive dei prodotti attualmente disponibili.

Il progetto prevede, inoltre, la predisposizione di procedure per l'armonizzazione e la gestione dei Piani di Azione in ambienti complessi, dove la contemporanea presenza di una pluralità di sorgenti sonore ne rende difficile l'attuazione.

Nel mese di ottobre 2022 il progetto è stato di nuovo sottoposto a finanziamento, come suggerito dalla CE, dopo avere effettuato una serie di modifiche e integrazioni indicate dai valutatori. Il progetto è stato, infine, approvato e cofinanziato nel mese di marzo 2023. Nel primo trimestre 2023 è stata avviata e conclusa la fase di negoziazione con la CE per la firma del Grant Agreement (GA), nel corso della quale sono state apportate le modifiche richieste dal Technical Monitor.

In data 12.10.2023 si è svolto il *meeting* di avvio del progetto e si è dato corso a una serie di attività preliminari, quali la predisposizione del Manuale della Qualità. Sono state, inoltre avviate anche le prime attività tecniche, incentrate principalmente su studi dedicati allo stato dell'arte in materia di barriere antirumore basse, pavimentazioni antirumore e gestione delle misure di mitigazione sonora in scenari ambientali complessi. Sono state intraprese anche delle valutazioni preliminari sulla sostenibilità, mirate principalmente a identificare gli indicatori di *performance* da utilizzare nel corso del progetto.

CIRCUIT - Holistic approach to foster CIRCULAR and resilient transport InfraStructures and support the deployment of Green Public Procurement and innovative engineering practices.

Il progetto si pone l'obiettivo di promuovere la digitalizzazione e l'introduzione di pratiche ingegneristiche innovative nel contesto delle infrastrutture di trasporto per favorire la crescita di un'economia circolare, sostenibile e una più ampia diffusione degli strumenti di GPP e IP. Ciò sarà ottenuto mediante (1) lo sviluppo e l'implementazione di una piattaforma digitale innovativa interoperabile con gli strumenti tradizionali di ingegneria/design, BIM e Digital Twin e con LCC/TEV *open source*, LCA; (2) l'introduzione di soluzioni modulari, Ecodesign e concetti di riutilizzo in alternativa ai design tradizionali; (3) l'uso di materie

prime *biobased* e secondarie come alternative alle materie prime tradizionali. CIRCUIT fornirà inoltre conoscenze e soluzioni tecniche per considerare adeguatamente l'intero ciclo di vita delle infrastrutture di trasporto, limitando le emissioni complessive derivanti dalla costruzione, manutenzione, esercizio e dismissione delle infrastrutture.

Gli strumenti sviluppati nell'ambito del progetto saranno dimostrati attraverso 5 progetti pilota attuati in diversi Paesi dell'UE su di strade, tunnel e ponti e riferiti a diversi ambiti strategici: digitalizzazione, riciclaggio, riutilizzo, energia. Anas parteciperà in qualità di coordinatore dei cinque siti pilota e come referente per il programma strategico energia. In tale ambito Anas sarà impegnata nell'allestimento di tre aree sperimentali: a) A90: implementazione di un sistema adattivo di illuminazione nella galleria Selva Candida; b) Svincolo A90-SS4 Salaria: installazione di lampioni alimentati da un generatore ibrido costituito da pannelli fotovoltaici ed eolico; c) A91: implementazione di un sistema adattivo di illuminazione sull'impianto installato lungo tutta la tratta autostradale.

Il progetto è stato formalmente avviato in data 2 giugno 2023 con un *kick-off meeting*, successivamente sono state avviate le attività di tipo tecnico, che hanno riguardato la progettazione del sistema adattivo di illuminazione per la Galleria Selva Candida e l'autostrada A91, e la predisposizione della documentazione di incarico per la progettazione del lampione ad alimentazione ibrida (fotovoltaica ed eolica). È stato intrapreso, inoltre, lo studio per identificare le criticità legate alla predisposizione della documentazione di appalto basata sui criteri del Green Public Procurement.

WG BARRIERE ANTIRUMORE Anas - Anti-NoiseAcoustic Screen

Il progetto nasce dall'esigenza di facilitare l'implementazione degli interventi di mitigazione acustica lungo le vie di propagazione sonora e si sostanzia nella standardizzazione e personalizzazione di barriere antirumore attraverso l'omologazione di manufatti idonei al contenimento delle emissioni sonore in scenari di ordinaria criticità, nel rispetto dei vincoli ambientali e paesaggistici.

L'idea progettuale si sviluppa in due fasi: una prima fase, da conseguire a breve termine, dedicata alla individuazione di soluzioni già esistenti sul mercato rispondenti a prefissati requisiti di qualità e sostenibilità, da standardizzare e personalizzare, in modo da garantire continuità e omogeneità agli interventi da attuare; una seconda fase, da conseguire nel medio termine, incentrata sulla progettazione esecutiva di soluzioni innovative di conclamata efficacia, come le barriere integrate multifunzione (fotovoltaiche, di sicurezza, verdi, catalitiche), da far convergere in un prodotto tarato sulle esigenze di Anas.

Nel primo semestre 2023 si è espletata la fase di verifica tecnica del progetto relativo agli interventi di risanamento acustico previsti per l'area A120062 lungo l'A90, in tratti saltuari fra i km 54,600 e 56,000. Il gruppo di verifica ha sollevato alcune osservazioni, comunicate al progettista e in attesa di riscontro.

Nel secondo semestre 2023 il progettista ha fornito le delucidazioni e apportato le modifiche richieste dal *team* ispettivo Anas, completando così la fase di verifica tecnica del progetto relativo agli interventi di

risanamento acustico previsti per l'area AI120062, lungo l'A90. Sono stati inoltre richiesti preventivi ad alcune società produttrici di pannelli antirumore al fine di arrivare in tempi brevi alla definizione del nuovo prezzo delle barriere Clip e Stripe.

POTENZIAMENTO, ADEGUAMENTO E MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

AcquediStrada (ex Si.T.A.P.) - Caratterizzazione e Gestione delle Acque Meteoriche di Dilavamento Stradale

Il progetto Si.T.A.P., acronimo di Sistemi di Trattamento delle Acque di Piattaforma, ha per oggetto la valutazione dell'efficacia ed efficienza dei sistemi di trattamento (o Sistemi di presidio ambientale) delle Acque Meteoriche di Dilavamento Stradale (AMDS) a oggi adottati sulla rete Anas e la ricerca di sistemi alternativi e/o innovativi, che consentano all'azienda di migliorare le *performance* di protezione ambientale, a fronte di una gestione sostenibile e compatibile con gli standard manutentivi di Anas. In particolare, il progetto nasce dall'esigenza di approfondire la conoscenza in merito alle reali necessità di adozione dei suddetti sistemi di trattamento delle AMDS sulla rete stradale extraurbana, anche in relazione al contesto d'intervento (vulnerabilità ambientale del sito, livelli di traffico, condizioni meteorologiche, vincoli normativi, ecc.).

Nel primo semestre 2023 si sono tenuti gli incontri formativi con le quattro Strutture Territoriali individuate come pilota per le attività di censimento dei sistemi di trattamento.

Si è tenuto in data 18.05.2023 un incontro per illustrare il progetto preliminare del sistema di monitoraggio da installare sulla strada statale 675 nell'area di sperimentazione per discutere della fattibilità del progetto e valutare le azioni da intraprendere per portarlo a compimento. In base alle risultanze dell'incontro, l'Università della Tuscia ha completato la progettazione del sistema e a valle della consegna definitiva degli elaborati sarà organizzato un sopralluogo congiunto tra le parti per approfondire alcuni aspetti pratici.

Si è tenuto infine il 9.06.2023 il 7° *meeting* di progetto, al quale hanno partecipato i membri del Gruppo di Lavoro e del Comitato Consultivo a cui si è aggiunta la Società Manzi Srl.

Nel secondo semestre 2023 sono proseguite le attività legate al censimento dei sistemi di trattamento delle acque: in particolare la ST Puglia ha completato la fase di raccolta e caricamento su GeoAnas Aria di circa 40 vasche, mentre sono in corso di risoluzione alcuni problemi riscontrati sull'applicativo per le ST Marche e Lazio.

ECODRIVE

Il progetto si pone l'obiettivo di ridurre le emissioni generate dal traffico stradale, attraverso lo sviluppo modellistico e l'implementazione di una piattaforma di controllo e gestione del traffico, in grado di intervenire in tempo reale con azioni mirate. Il miglioramento della sostenibilità del traffico stradale che il progetto ECODRIVE intende perseguire è ottenuto attraverso l'implementazione di azioni di controllo e gestione individuate da una piattaforma di ottimizzazione e in funzione delle informazioni fornite da una rete di monitoraggio costituita da sensori a basso costo, che rilevano le emissioni gassose, il rumore, il traffico e le condizioni meteorologiche.

Gli schemi di traffico individuati dalla piattaforma saranno progettati per essere trasmessi sia alle Sale Operative che a dispositivi di bordo, per informare gli utenti sulle restrizioni e/o lo stile di guida più appropriato per contenere le emissioni. Stili di guida virtuosi saranno premiati attraverso appositi strumenti di incentivazione, mentre stili di guida aggressivi saranno penalizzati attraverso sanzioni, per esempio a seguito del superamento dei limiti dinamici di velocità imposti dal sistema.

I dispositivi di bordo saranno utilizzati per tenere traccia dello stile di guida, interagire e rivolgersi al conducente con suggerimenti su uno stile di guida pulito, informazioni sul consumo di carburante e/o indicazioni su itinerari alternativi per ridurre il rumore ed evitare il rilascio di emissioni in aree eccessivamente inquinate. Per questo motivo il progetto prevede competenze e contaminazioni di ambiti diversi (trasportistico, tecnologico e informatico).

I dati rilevati dalla rete di monitoraggio verranno inoltre utilizzati per fornire informazioni in tempo reale sugli impatti ai ricettori attraverso mappe dedicate sulla qualità dell'aria e il rumore, così favorendo lo sviluppo di prodotti innovativi non presenti nel mercato.

I primi mesi del 2023 sono stati dedicati all'avvio della fase simulativa. Le prime attività hanno riguardato la scelta della rete per effettuare i test, successivamente ricaduta sul quadrante sud-est dell'autostrada A90 della città di Roma e la ricostruzione della stessa all'interno del software utilizzato per le simulazioni. In seguito, si è proceduto all'inserimento di tutti gli elementi di offerta e alla ricostruzione della matrice di domanda, necessari alla ricostruzione dello scenario attuale. Sono state, quindi, effettuate diverse assegnazioni, con lo scopo di calibrare il modello, servendosi dei dati provenienti dalle postazioni di misura dislocate lungo tutto l'asse dell'infrastruttura. Parallelamente, è stato sviluppato uno script che, interfacciandosi con il software di simulazione principale, fosse in grado di restituire i valori delle variabili principali del deflusso (velocità, volumi di traffico, ecc.), e di fornire una stima delle prestazioni generali e delle emissioni atmosferiche e acustiche del sistema.

Nel secondo semestre 2023, è stata stimata l'efficacia del modello costruito comparando i valori dei flussi simulati con i valori dei flussi registrati dalle centraline di monitoraggio di Anas, disposte lungo tutto il tratto di riferimento. Parallelamente, sono stati confrontati i livelli di rumore con i dati provenienti dai rilevatori installati lungo l'A90 durante il progetto DYNAMAP. Servendosi dello script sviluppato in Python (che ha permesso di accelerare la fase di configurazione degli scenari) sono state eseguite diverse simulazioni, variando le condizioni di deflusso (es. modificando i limiti di velocità in senso spaziale – per corsia e per tratta – o differenziandoli per le varie classi veicolari), oppure variando la composizione veicolare della flotta transitante sull'infrastruttura. Lo scopo di tali politiche è stato quello di stimare i benefici (o i danni) ambientali delle politiche sul traffico, controllando una variabile per volta. Tutti gli scenari simulati hanno mostrato una riduzione del consumo energetico e - data la proporzionalità diretta delle due grandezze – anche delle emissioni inquinanti in atmosfera. In più scenari è stata registrata anche una riduzione, seppure più contenuta, del rumore da traffico veicolare.

Il *framework* teorico con l'aggiunta dei risultati preliminari è stato presentato presso il XXVII PIARC World Road Congress, tenutasi a Praga dal 2 al 6 ottobre 2023.

SICUREZZA

PROGETTO SICURMORE - Barriere Integrate Di Sicurezza Stradale E Antirumore

Il Progetto SICURMORE intende sviluppare un prototipo aziendale di barriera integrata partendo dal design dei nuovi modelli di barriere antirumore CLIP e STRIPE del progetto barriere antirumore A.N.A.S. (acronimo di Anti-Noise Acoustic Screen), con l'obiettivo di progettare, prototipare e validare le barriere di sicurezza stradali integrate Anas.

Il progetto si articola in sei fasi: FASE A - Progettazione esecutiva della barriera integrata, FASE B - Modellazione agli elementi finiti del prototipo che attestino il superamento del *crash* virtuale ai sensi dei test definiti e regolamentati dalla norma UNI EN 1317 parte 1 e 2, FASE C - Prototipazione e fornitura del materiale per il *crash test*, FASE D - Crash Test Reali TB11 e TB51 ai sensi della UNI EN 1317 parte 1 e 2, FASE E - Modifica di prodotto Barriera integrata Anas modello CLIP validata ai sensi della UNI EN 1317 parti 1 e 2 per minori o maggiori altezze e sostituzione pannellatura fonoassorbente, modifica di prodotto Barriera integrata Anas modello STRIPE e la FASE F - Redazione di una Linea Guida per l'installazione su strada e realizzazione dei manufatti di supporto per le barriere integrate modelli CLIP e STRIPE.

Concluse le Fasi A e B, nel corso dell'esercizio 2022 sono state concluse le fasi C e D del progetto, relative alla realizzazione del prototipo al vero e validazione con *crash test*.

Nel primo semestre del 2023, in linea con la pianificazione di progetto, è stata completa la FASE E. Dall'esperienza maturata nella collaborazione con la Struttura Territoriale Lazio per l'installazione di queste barriere integrate lungo le strade A90 e A91, è stato implementato il progetto con la FASE F, in particolare, questa Linea Guida presenterà un abaco di supporti su cui installare i prodotti Anas nei diversi scenari di conformazione stradale e di riferimento territoriale come prescritto dal regolamento NTC 2018 e normative di riferimento, lo scopo è quello di dare un pacchetto completo oltre il prodotto ma che riguardi anche nel dettaglio le diverse installazioni e velocizzare tutto il processo.

Nel secondo semestre del 2023 si sono concluse le attività della FASE E per la parte modifica di prodotto Barriera integrata Anas modello STRIPE con la restituzione di tutti gli elaborati tecnici ai fini di una progettazione esecutiva; in conclusione per il primo semestre 2024 la FASE F con avvio della disseminazione presso le Strutture Territoriali Anas.

DISPOSITIVI SALVA MOTOCICLISTI PER BARRIERE STRADALI DI SICUREZZA DI TIPO DISCONTINUO

Il Progetto D.s.m.U. Anas, acronimo di Dispositivo Salva Motociclista (DSM) di tipo Universale Anas, si collega direttamente al progetto B.s.d. Anas esposto al punto precedente, una volta infatti ottenuta una gamma di barriere Anas discontinue in acciaio per installazione sui tratti in rettilineo, la stessa gamma potrà essere installata anche nei tratti in curva ma con l'apposizione di DSM progettati e realizzati *ad hoc* di facile installazione.

Il progetto mira a prototipare un DSM realizzato con materiale eco-sostenibile in PFU che abbia capacità di accogliere e sostenere il corpo del motociclista in caduta e grazie alla caratteristica

intrinseca di iperelasticità di poter essere calandrato in opera durante le fasi di installazione su barriere stradali su tratti di strada con i diversi raggi di curvatura.

Dopo la fase di studio sui DSM attualmente in commercio e l'analisi di materiali eco sostenibili con i quali progettare e realizzare il prototipo del DSM Universale Anas, si è proceduto dapprima alla stipula di una Convenzione tra Anas e Ecopneus, Società senza scopo di lucro per il rintracciamento, la raccolta, il trattamento e il recupero dei Pneumatici Fuori Uso (PFU), costituita dai principali produttori di pneumatici operanti in Italia (Bridgestone, Continental, Goodyear-Dunlop, Marangoni, Michelin e Pirelli), successivamente all'affidamento dell'incarico al Dipartimento di Ingegneria Industriale dell'Università di Firenze per la parte di allestimento del prototipo con modellazione agli elementi finiti e *Virtual Testing* di validazione.

Nel secondo semestre del 2023, è stato depositato il brevetto in Europa e produzione del materiale per validazione nei campi prova certificati e visitati diversi stabilimenti produttivi con tecniche di stampaggio per estrusione e validata questa tecnologia per l'industrializzazione di prodotto in considerazione della velocità e facilità di stampaggio.

PROGETTO B.s.s.E Anas (Barriere sicurezza stradali ECOFRIENDLY Anas)

Il Progetto riguarda la progettazione, prototipazione e validazione di una Barriera di sicurezza stradale Ecofriendly in gomma riciclata proveniente dagli pneumatici fuori uso PFU con allestimento tecnologico per la Smart Road.

Nel 2023 si sta procedendo a una indagine di mercato per il servizio di validazione virtuale con modellazione agli elementi finiti del progetto barriera Ecofriendly e per la realizzazione del prototipo da sottoporre a test reali è stata portata avanti una dettagliata analisi sulla tipologia di stampaggio migliore per un prodotto industrializzato, anche con visite presso gli stabilimenti di progettazione impianti produttivi con quantificazione dei costi dell'impianto e tempi necessari per la sua realizzazione.

PROGETTO MI-RSNB Monitoring and Inspection of road safety barriers and noise barriers

I dispositivi di ritenuta stradali e barriere antirumore e integrate richiedono nell'ambito della propria vita utile una costante attività di manutenzione ordinaria per conservare nel tempo la sua funzionalità ed efficienza. Essa si rende necessaria per cause di varia natura, tra cui gli agenti esterni, le azioni conseguenti all'uso a cui sono destinati, il degrado dei materiali, etc. I dettagli delle operazioni da compiere a tal fine sono strettamente legati al tipo di opera o prodotto di interesse. Il progetto mira a sviluppare un sistema sperimentale di monitoraggio e controllo ad "Alto Rendimento" dei dispositivi stradali installati al margine della strada.

Nel secondo semestre del 2023 sono state avviate due POC differenti, FASE 1, con lo scopo di analizzare quali algoritmi di intelligenza artificiale presenti sul mercato da impiegare per il riconoscimento in automatico delle barriere stradali e antirumore e i loro difetti attraverso le sole immagini e la nuvola dei punti acquisiti dal mezzo CARTESIO.

EX FONDO CENTRALE DI GARANZIA

La Legge Finanziaria 2007 (n. 296 del 27 dicembre 2006) all'art. 1, comma 1025, ha stabilito, a partire dal 1° gennaio 2007, il subentro di Anas nella gestione dell'intero patrimonio dell'ex Fondo Centrale di Garanzia (di seguito FCG), nei crediti e nei residui impegni nei confronti dei concessionari autostradali, nonché nei rapporti del personale dipendente. Come già effettuato nelle precedenti relazioni è necessario evidenziare che nel corso del 2017 è stato convertito in legge il Decreto Legge del 24 aprile 2017, n. 50, recante "Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo" che ha modificato la destinazione dei fondi dell'ex FCG.

In dettaglio l'articolo 49 (Disposizioni urgenti in materia di riordino di Società) comma 12-bis ha modificato l'articolo 1, comma 1025, quarto periodo, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296, prevedendo la sostituzione delle parole: "ad integrazione delle risorse già stanziato a tale scopo, per gli interventi di completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria attuativi delle deliberazioni adottate dal CIPE, ai sensi della legislazione vigente" con le seguenti: "ad integrazione delle risorse già stanziato e comprese nell'ambito del Contratto di Programma Anas S.p.A. 2016-2020".

Alla data del 31 dicembre 2023, le risorse finanziarie dell'ex Fondo Centrale di Garanzia, determinate includendo anche i risultati positivi generati dalla gestione del Fondo a partire dal 1° gennaio 2007, ammontano a circa 801,7 milioni di euro e saranno destinate al finanziamento degli interventi, di qualsiasi tipologia, rientranti nel succitato Contratto di Programma.

Riguardo agli interventi di completamento della A2 "Autostrada del Mediterraneo" (già A3 Salerno-Reggio Calabria) si evidenzia che Anas ha affidato i lavori relativi al Macrolotto 3 per un totale di 1.437,49 milioni di euro assicurando la copertura finanziaria di tali interventi con le risorse disponibili dell'ex Fondo Centrale di Garanzia. In particolare:

- Parte 1 (svincolo Lauria nord-Laino Borgo) per 514,52 milioni di euro;
- Parte 2 (Laino Borgo-Svincolo di Campotenese) per 596,75 milioni di euro;
- Parte 3 (Svincolo di Campotenese-Svincolo Morano Castrovillari) per 296,22 milioni di euro;
- Contenziosi Sarc già liquidati per 30 milioni di euro.

Ulteriori 270,43 milioni di euro sono stati destinati, nei limiti delle disponibilità di cassa, alla copertura degli impegni previsti per maggiori costi imputabili ai lavori in corso di realizzazione relativi ad altri interventi sulla Salerno-Reggio Calabria e al CdP 2016-2020 e successivi aggiornamenti. A fronte di tale importo, 49,92 milioni di euro sono stati già utilizzati.

Riguardo gli interventi rientranti nel Contratto di Programma Anas, alla data del 31 dicembre 2023 sono stati finanziati e impegnati 34,51 milioni di euro per l'intervento "SS 398 Val di Carnia-Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il porto di Piombino - Lotto 7 - Tratto 1".

Di seguito si riporta l'avanzamento della produzione al 31 dicembre 2023, per il Macrolotto 3 Salerno-Reggio Calabria e per il nuovo intervento di Piombino:

Valori in migliaia di euro

MACROLOTTO 3 SA - RC AVANZAMENTO PRODUZIONE	
Denominazione	31.12.2023
Parte 1	461.920
Parte 2	561.913
Parte 3	280.722
Contenziosi SARC e CdP 2016-2020	79.924
TOTALE	1.384.480

Valori in migliaia di euro

AVANZAMENTO PRODUZIONE al 31.12.2023	
SS 398 Val di Carnia - Bretella di collegamento Autostrada Tirrenica A12 - Porto di Piombino	2.784

Aggiornamento dei Piani di rimborso delle Società Concessionarie

Le Convenzioni con le Società concessionarie non hanno subito modifiche nel corso dell'esercizio e i rapporti con tutte le Società concessionarie sono regolati da Convenzioni efficaci. In particolare, per la Concessionaria SITAF S.p.A., si precisa che nel corso del 2019 è scaduto il quinquennio regolatorio e pertanto la Società ha provveduto a trasmettere al MIT il nuovo Piano Economico Finanziario per il quinquennio regolatorio 2019-2023, il quale è stato però rigettato dal MIT poiché non recepiva la nuova metodologia deliberata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti entrata in vigore a ridosso della scadenza di cui sopra. Pertanto, SITAF S.p.A. ha provveduto all'elaborazione di un nuovo Piano Economico Finanziario, che ottempera a quanto previsto nella delibera sopra citata e riceverà un nuovo Piano di Rimborso al Fondo Centrale di Garanzia elaborato sulle risultanze economico/finanziarie che risulteranno dal Piano stesso.

In occasione del pagamento della rata 2020 del piano di rimborso del Fondo Centrale di Garanzia, scaduta il 31 dicembre 2020, la Concessionaria ha riscontrato la richiesta di Anas, evidenziando che, ai fini della determinazione della rata 2020, non è stato applicato il criterio corretto.

A riguardo è utile ricordare che, secondo il disposto dell'articolo 5-ter della Convenzione Unica 2009, la rata annuale che la Concessionaria deve rimborsare all'ex Fondo Centrale di Garanzia viene determinata rettificando la rata base riportata nella suddetta Convenzione e nel successivo atto aggiuntivo per tener conto dei maggiori o minori ricavi da pedaggio realizzati nell'esercizio precedente rispetto a quelli riportati nel PEF.

In particolare la Concessionaria ritiene che, indipendentemente dal nuovo PEF inserito nell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica e dal nuovo Piano di Rimborso verso l'ex Fondo Centrale di Garanzia (allegato a tale atto aggiuntivo e determinato in funzione dei valori del nuovo PEF), i dati di transito e conseguentemente i ricavi cui far riferimento nell'applicazione del meccanismo del 5-ter devono comunque essere quelli del PEF della Convenzione Unica 2009 e non quelli del nuovo e vigente PEF.

approvato con Decreto Interministeriale n. 133 del 16 marzo 2018.

Viceversa, Anas è del parere che il PEF da prendere come termine di raffronto debba essere il PEF allegato all'atto aggiuntivo 2018, l'unico efficace alla data di determinazione della rata, ritenendo infondata la contestazione avanzata da SITAF.

In data 14 luglio 2021 la Concessionaria, ignorando la richiesta di Anas, ha provveduto a versare il minore importo di 14,318 milioni di euro.

Nel tentativo di addivenire a una soluzione, con nota prot. 490015 del 30 luglio 2021, SITAF ha formalmente rappresentato al MIT tale problematica richiedendo allo stesso di convocare un incontro tra le parti al fine di dirimere e definire la metodologia dell'applicazione dell'art. 5-ter della Convenzione Unica.

Il MIT non ha mai dato riscontro alla richiesta della Concessionaria che, in occasione della determinazione della rata 2021 in scadenza il 31 dicembre 2021 ha continuato ad applicare l'articolo 5-ter secondo la propria interpretazione, versando ad Anas l'importo minimo di rata previsto dal dettato convenzionale pari a 12,380 milioni di euro.

Pertanto, Anas in data 9 febbraio 2022 ha formalmente diffidato la Concessionaria richiedendo il pagamento della differenza non versata della rata 2020 e l'esatta determinazione della rata 2021.

Per contro SITAF ha notificato un atto di citazione contro Anas, il MIT e il MEF, al fine di accertare la legittimità del proprio calcolo delle rate di rimborso ai sensi dell'art. 5ter e contestualmente dichiarare l'infondatezza delle richieste di Anas, nonché in via subordinata rettificare il piano di rientro.

In data 5 luglio Anas ha presentato comparsa di risposta con domanda riconvenzionale presso il Tribunale Ordinario di Roma chiedendo di respingere ogni e qualsiasi domanda avanzata da SITAF, di condannare SITAF al pagamento a favore di Anas della differenza non versata della rata 2020 e di emettere relativa ordinanza ingiuntiva, provvisoriamente esecutiva, riservandosi ogni diritto, ragione e azione relativamente alla rata 2021, non appena saranno forniti i dati utili a quantificare l'esatto importo ancora dovuto. Ad oggi il tentativo di conciliazione con la Società SITAF non ha prodotto esiti positivi.

A seguito del deposito da entrambe le parti delle memorie ex art.183 VI comma c.p.c., volte a precisare le rispettive posizioni e conclusioni e a chiedere i mezzi di prova, la causa è stata rinviata all'udienza del 29 marzo 2023 per l'esame delle istanze istruttorie.

In tale sede il Giudice ha respinto tutte le prove orali articolate dalla Concessionaria, disponendo una CTU al fine di determinare l'importo delle rate di rimborso secondo entrambe le tesi delle parti, ovvero sia assumendo a riferimento il PEF del 2009, che assumendo quello del 2018.

Il Giudice ha quindi fissato l'udienza del 12 settembre 2023 per il conferimento dell'incarico al CTU e per il giuramento di rito, nonché l'udienza del 19 giugno 2024 per la precisazione delle conclusioni.

A seguito del deposito di istanza congiunta delle parti di rinvio della suddetta udienza, in data 11 settembre 2023 il Tribunale Ordinario di Roma ha proceduto a rinviare l'udienza alla data del 13 febbraio 2024, per consentire alle parti di addivenire a una possibile soluzione transattiva. Non essendo stato raggiunto un accordo, l'udienza si è svolta ritualmente con il giuramento del CTU e la causa è stata rinviata al 6 novembre 2024 per esame della perizia. In data 12 marzo 2024 Anas ha provveduto a nominare il proprio consulente tecnico di parte per partecipare alle operazioni peritali.

In data 29 dicembre 2023, la Concessionaria ha provveduto a versare la rata 2023 per l'importo di 30.669 mila euro, calcolata, anche in questo caso, applicando l'articolo 5-ter secondo la propria interpretazione.

In merito alla Concessionaria Strada dei Parchi si rappresenta che:

- la rata XI di 4.228 mila euro, scaduta il 30 aprile 2020 rimasta insoluta, è stata oggetto di Decreto ingiuntivo n. 16723/2020 emesso dal Tribunale di Roma in data 23 ottobre 2020. Il Decreto ingiuntivo è stato opposto da SDP e il giudizio RG 67037/2020, al 2022, era ancora pendente (TC Roma, sez. Seconda, Curatola, prima udienza 18 ottobre 2022). La richiesta di provvisoria esecutorietà del Decreto ingiuntivo è stata respinta dal Tribunale con ordinanza 4 aprile 2022.
- la rata XII di 4.228 mila euro, scaduta il 30 aprile 2021 rimasta insoluta, è stata oggetto di Decreto ingiuntivo n. 13091/2021 emesso dal Tribunale di Roma in data 13 luglio 2021. Il Decreto ingiuntivo è stato opposto da SDP.

Con ricorso depositato in data 15 agosto 2022 SDP ha chiesto la Concessione "ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 44 del Codice della crisi di impresa (D.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14, da ultimo modificato dal D.lgs. 17 giugno 2022, n. 83)" del termine di 60 giorni per il deposito alternativamente di: (i) una domanda di omologazione di un accordo di ristrutturazione del debito, (ii) una domanda di omologazione di un piano di ristrutturazione ex art. 64bis o infine (iii) una domanda di concordato preventivo corredata dal piano, con richiesta di misure protettive contro eventuali aggressioni patrimoniali. Le misure protettive sono state confermate per un periodo di quattro mesi con Decreto del Tribunale fallimentare di Roma in data 6 settembre 2022. Per effetto delle misure protettive i creditori non possono iniziare o proseguire azioni esecutive e cautelari sul patrimonio di SDP o sui beni e sui diritti con i quali viene esercitata l'attività d'impresa (art. 54 comma 2).

In merito ai contenziosi con Strada dei Parchi S.p.A. si rappresenta che, a seguito del subentro disposto ex lege dall' art. 14- bis D.L. n. 145 del 18 ottobre 2023 convertito, con modificazioni, in Legge 15 dicembre 2023, n. 191, della predetta Società nella Concessione delle tratte autostradali A24-A25, i procedimenti giudiziari pendenti sono stati rinunciati, in adempimento di quanto prescritto dalla normativa sopra richiamata.

Inoltre, con riferimento alle suddette rate nel 2023 l'art. 14-bis, D.L. n. 145 ha previsto delle disposizioni in ordine alla posizione creditoria di Anas, stabilendo che il MIT provveda nei confronti di Anas alla regolazione dei crediti da questa vantati verso Strada dei Parchi, "con conseguente estinzione delle relative obbligazioni a carico del Concessionario"; i crediti di Anas sono individuati nella "somma delle quote di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione Unica e degli ulteriori debiti maturati dal Concessionario nei confronti dell'Anas S.p.A. e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti". Tra questi ulteriori debiti maturati da SDP nei confronti di Anas sono incluse le rate dell'ex FCG. La regolazione avverrà secondo quanto stabilito dal comma 3 dell'art. 14-bis nell'ambito delle risorse stanziare per il finanziamento del Contratto di Programma Anas senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo del credito verso Società concessionarie come da Piani di rimborso vigenti al 31 dicembre 2023:

Valori in migliaia di euro

EX FONDO CENTRALE DI GARANZIA – PIANI DI RIMBORSO SOCIETÀ CONCESSIONARIE			
Denominazione	31.12.2023	Rate scadute non incassate (comprendenti di eventuali interessi)	Totale
Cisa S.p.A.	85.269	-	85.269
Sat S.p.A.	21.549	-	21.549
Sav S.p.A.	32.757	-	32.757
Strada dei Parchi S.p.A.*	-	8.454	8.454
Sitaf S.p.A.**	716.606	71.495	788.101
TOTALE	856.181	79.949	963.130

* Le rate scadute di Strada dei Parchi sono comprensive di interessi pari a 524 k€ rilevati per competenza.

** Le rate scadute di SITAF sono determinate sulla base del piano di rimborso di cui all'atto aggiuntivo 2018.

In ottemperanza a quanto espressamente previsto dalla norma si riporta la situazione patrimoniale dell'ex Fondo Centrale di Garanzia con l'evidenza dei saldi delle voci delle attività e delle passività e delle movimentazioni intervenute nel corso dell'esercizio.

Di seguito si evidenzia la composizione delle principali voci di Stato Patrimoniale:

Valori in migliaia di euro

FONDO CENTRALE DI GARANZIA STATO PATRIMONIALE al 31.12.2023			
Voci	31.12.2023	Incrementi/ Decrementi	31.12.2022
Immobilizzazioni materiali	-	-	-
Altri Crediti	156.326	(52.264)	208.590
Cassa e disponibilità	111.990	55.373	56.617
Ratei e risconti attivi	565	245	320
TOTALE ATTIVO	268.881	3.354	265.527
Acconti per opere da realizzare	17.640	9.842	7.798
Fondo TFR	15	-	15
Fondo Rischi e Oneri	220.512	(21.940)	242.452
Debiti verso fornitori	4.835	(471)	5.306
Altri debiti	25.879	15.923	9.956
TOTALE PASSIVO	268.881	3.354	265.527

- La voce "Altri crediti", pari a 156.326 mila euro, si riferisce principalmente alla quota parte dei crediti verso Società concessionarie da destinare ai contenziosi probabili stimati su interventi dell'ex Salerno-Reggio Calabria (8.454 mila euro), ai certificati di deposito a breve (71.500 mila euro) e alle somme versate su conti correnti Anas in conto futuri pagamenti lavori (71.623 mila euro). Il decremento di 52.264 mila euro è imputabile principalmente all'incasso delle rate di rimborso da parte delle Società concessionarie (-46.041 mila euro), alla variazione della voce depositi a breve (-19.000 mila euro), alla variazione delle somme trasferite sui c/c Anas in conto futuri pagamenti lavori (9.923 mila euro) e alla produzione dell'esercizio (+2.954 mila euro).
- La voce "Cassa e disponibilità" pari a 111.990 mila euro, si riferisce alle disponibilità presenti sulle Banche del Fondo Centrale di Garanzia. L'incremento del periodo, pari a 55.373 mila euro, si riferisce principalmente al trasferimento da Anas di quota parte delle rate delle Società concessionarie incassate nel mese di dicembre (33.379 mila euro) e al mancato rinnovo di parte dei *time deposit* in essere al 31.12.2022 (19.000 mila euro). La restante parte dell'incasso di SITAF (18.289 mila euro) è stata trasferita sui conti correnti del Fondo Centrale nel mese di gennaio 2024.
- La voce "Ratei e risconti Attivi", pari a 565 mila euro si riferisce agli interessi attivi maturati su certificati di deposito.
- La voce "Acconti per opere da realizzare" pari a 17.640 mila euro, si riferisce ai risultati positivi generati dal FCG a partire dalla data di FTA destinati al finanziamento di opere ancora da attivare e realizzare (12.012 mila euro) e alla quota incassata a fronte di lavori ancora da eseguire (5.627 mila euro).

- La voce “Fondo TFR”, pari a 15 mila euro, si riferisce al residuo Fondo TFR dei dipendenti dell'ex Fondo Centrale di Garanzia trasferiti in Anas alla data del 1° gennaio 2007.
- La voce “Fondo per rischi e Oneri”, pari a 220.512 mila euro, rappresenta il fondo appositamente costituito alla data di FTA a copertura dei contenziosi probabili ex Salerno Reggio Calabria, nonché per interventi di cui al CdP 2016-2020 (e successivi aggiornamenti) al netto degli utilizzi per la copertura dei contenziosi pagati (49.924 mila euro).
- La voce “Debiti verso fornitori” pari a 4.835 mila euro, si riferisce ai debiti per fatture ricevute e da ricevere (947 mila euro) e ai debiti per ritenute infortuni accantonate (3.888 mila euro) relativamente agli interventi finanziati dall'ex Fondo Centrale di Garanzia.
- La voce “Altri debiti”, pari a euro 25.879 mila euro si riferisce principalmente ai debiti dell'ex Fondo Centrale di Garanzia verso Anas per pagamenti di fatture e competenze del Fondo effettuati da quest'ultima. In particolare, 21.939 mila euro si riferiscono al pagamento di contenziosi, 1.845 mila euro si riferiscono a debiti per fatture lavori pagate da Anas da rimborsare, 2.003 mila euro si riferiscono a debiti per costi interni imputabili agli interventi finanziati dall'ex Fondo Centrale di Garanzia, 90 mila euro si riferiscono a debiti per costi del personale diretto e indiretto ribaltati da Anas sull'ex Fondo Centrale di Garanzia. La variazione dell'esercizio, pari a 15.923 mila euro, si riferisce ai nuovi debiti maturati al 31 dicembre 2023 al netto dei rimborsi effettuati nell'esercizio (9.955 mila euro). Tali debiti verranno rimborsati nel corso dell'esercizio successivo.

Di seguito si evidenzia la composizione delle principali voci di Conto Economico:

Valori in migliaia di euro

FONDO CENTRALE DI GARANZIA CONTO ECONOMICO al 31.12.2023			
Voci	31.12.2023	Incrementi/ Decrementi	31.12.2022
A - VALORE DELLA PRODUZIONE	2.954	(8.300)	11.254
B - COSTI DELLA PRODUZIONE	3.079	(8.303)	11.382
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI	4.339	3.605	734
UTILE/PERDITA D'ESERCIZIO	4.214	3.608	606

- La voce “Valore della Produzione” pari a 2.954 mila euro, è interamente costituita dai ricavi per servizi di costruzione, ossia dai ricavi che in applicazione del principio contabile IFRIC 12 sono iscritti con contropartita credito, a copertura dei costi lavori contabilizzati nell'esercizio.
- La voce “Costi della Produzione” pari a 3.079 mila euro, oltre a costi lavori sostenuti nell'esercizio (2.954 mila euro) comprende tutti gli altri costi imputati direttamente sul centro di costo dell'ex Fondo Centrale di Garanzia riferiti al personale diretto (58 mila euro), al personale indiretto (32 mila euro) e a spese bancarie e bolli (35 mila euro).
- La voce “Proventi e Oneri finanziari”, pari a 4.339 mila euro, si riferisce agli interessi maturati nel periodo sui certificati di deposito e sui conti correnti bancari.



VENETO - STRADA STATALE 14 'DELLA VENEZIA GIULIA', PRIMA FASE DEL VARO DEL PONTE SUL LIVENZA

GESTIONE TEMPORANEA AUTOSTRADE A24 E A25

Di seguito si evidenzia la composizione delle principali voci di Stato Patrimoniale al 31 dicembre 2023 confrontate con il precedente periodo di gestione Anas (8 luglio-12 luglio e 1° agosto 2022-31 dicembre 2022):

	Valori in migliaia di euro	
	31.12.2023	31.12.2022
Attività		
Attività non Correnti	8.113	5.021
Attività Correnti	266.332	155.915
Totale attività	274.446	160.936
Passività		
Patrimonio Netto	-	-
Passività non Correnti	25	9
Passività Correnti	274.421	160.926
Totale Passività	274.446	160.936

- Le attività non correnti si riferiscono ad acquisti di immobili, impianti e macchinari (349 mila euro) e di altre attività immateriali (801 mila euro); nonché a Diritti concessori finanziari (6.964 mila euro).
- Le attività correnti accolgono le disponibilità liquide (187.301 mila euro), i crediti commerciali (48.002 mila euro) e le altre attività correnti (31.029 mila euro).
- Le passività non correnti attengono ai benefici ai dipendenti.
- Le passività correnti si riferiscono principalmente a i) debiti commerciali correnti (87.276 mila euro); ii) alle somme incassate come anticipo, ai sensi dell'art. 7 ter 10 della Legge del 5 agosto 2022, n. 108, che dovranno essere restituite, entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarità della Concessione relativa all'infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25, alla Società *in house* di cui all'articolo 2, comma 2-sexies, del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156, (60.000 mila euro); iii) al risconto operato sui ricavi da pedaggi "Gestione A24-A25", eccedenti i costi sostenuti nel periodo per la gestione dell'autostrada e rinviati agli esercizi futuri (96.735 mila euro); iv) ai debiti verso Anas e verso il MIT per la quota di pedaggio relativa alla gestione A24 A25 afferente al canone annuo comma 1020 e per l'integrazione canone art. 19 di competenza Anas.

Di seguito si evidenzia la composizione delle principali voci di Conto Economico al 31 dicembre 2023 confrontate con il precedente periodo di gestione Anas (8 luglio-12 luglio e 1° agosto 2022-31 dicembre 2022):

	Valori in migliaia di euro	
	Esercizio chiuso al	
	2023	2022
Ricavi lordi da pedaggio A24 A25 e Ricavi di gestione	197.263	81.743
<i>(Risconto per ricavi eccedenti i costi)</i>	<i>(62.535)</i>	<i>(34.199)</i>
Altri ricavi	241	949
Ricavi e proventi	134.969	48.492
Costi	(132.959)	(47.875)
Ammortamenti	(1.518)	(519)
Risultato operativo	492	98
Totale proventi e oneri finanziari	(492)	(98)
Risultato prima delle imposte	(0)	-
Risultato netto d'esercizio	(0)	-

- La voce "Ricavi e Proventi" si riferisce:
 - ai ricavi delle vendite e delle prestazioni derivanti dalla gestione transitoria A24 A25, e quindi comprensivi di proventi lordi da pedaggio nonché i ricavi afferenti a trasporti eccezionali, *royalties*, licenze e concessioni. La voce accoglie un risconto passivo corrispondente alla quota di ricavi da pedaggi eccedenti i costi sostenuti per la gestione dell'autostrada e rinviati agli esercizi futuri.
 - ad altri ricavi relativi a proventi derivanti da rimborsi assicurativi e dal recupero di penali attive.
- La voce "Costi" si riferisce prevalentemente a:
 - "Costi per servizi" che includono: (i) costi di "Manutenzione ordinaria e straordinaria sulla rete autostradale A24 A25" effettuata nell'esercizio, che comprende i costi sostenuti per mantenere le infrastrutture nella loro normale funzionalità e attengono a manutenzione della segnaletica stradale orizzontale, interventi di sicurezza e manutenzione della pavimentazione e delle barriere, appaltati all'esterno; (ii) all'avvalimento delle prestazioni del personale di Strada dei Parchi nel periodo di riferimento, ai sensi dell'art. 7 ter del D.L. n. 68/2022; (iii) agli oneri rilevati per la quota di pedaggio relativa alla gestione A24 A25 afferente al canone annuo comma 1020 (21%) di competenza di Anas e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e all'integrazione canone art.19 di competenza Anas.
 - I "costi del personale" fanno riferimento prevalentemente ai costi per service interno relativi al personale Anas impiegato per le attività sulla A24 A25, al personale stagionale assunto da Anas per la gestione delle tratte autostradali A24 A25, nonché ulteriori costi sostenuti per il personale interinale, le visite medico fiscali etc.
- Gli "ammortamenti" si riferiscono per 1.288 mila euro a immobilizzazioni materiali e per 231 mila euro a immobilizzazioni immateriali.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ PARTECIPATE

Overview

Come noto, Anas aveva avviato nel corso del 2020 un progetto per il riassetto delle attività estere, allora demandate interamente alla controllata Anas International Enterprise S.p.A. ("AIE"), e delle attività relative alle concessioni autostradali a pedaggio o corrispettivo. Tale iniziativa prevedeva, in estrema sintesi, l'internalizzazione in Anas delle attività relative ai servizi di ingegneria per infrastrutture stradali all'estero, più vicine al *core business* della Controllante, il conferimento ad Anas Concessioni Autostradali S.p.A. ("ACA", 100% Anas) - in tutto o in parte - dei diritti relativi alle partecipazioni detenute da Anas in Società Italiana S.p.A. per il Traforo del Monte Bianco, Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A., Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus - SITAF S.p.A., nonché delle attività (il "Comparto Russo") in Concessione relative all'ammodernamento, gestione e manutenzione dell'Autostrada M4 - Sezione 4 (228 km), collegamento tra le città di Rostov sul Don e Krasnodar in Russia, riconducibili sostanzialmente alla partecipazione di controllo (51%) detenuta da AIE in Anas International Enterprise RUS LLC ("AIE RUS") e, infine, la liquidazione delle iniziative non più profittevoli e/o coerenti con gli obiettivi industriali di Gruppo e quindi la liquidazione della stessa AIE. L'esecuzione del progetto non ha trovato tuttavia compimento e dopo diversi differimenti è stata profondamente rivisitata.

Ciò anche in considerazione dell'emanazione delle disposizioni legislative sul riassetto di Anas e sulla ridefinizione della sua *mission*, introdotte con il D.L. n. 121/2021 (convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 156/2021, c.d. "Decreto Infrastrutture"), che circoscrivono le attività e le funzioni di Anas alle sole attività di costruzione, gestione, miglioramento e adeguamento della rete stradale e autostradale statale non a pedaggio, con esclusione quindi delle autostrade statali a pedaggio. In particolare, l'articolo 2, comma 2-decies del richiamato Decreto, ha previsto che, "con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio", "le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad Anas sono trasferite" a una costituenda Società interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("NewCo").

Ancorché la piena attuazione delle nuove disposizioni diverrà effettiva soltanto dopo l'emanazione del DPCM, che dovrà definire - tra l'altro - l'atto costitutivo e lo statuto della NewCo, e non si conosca con precisione l'ambito di operatività della NewCo e, di conseguenza, quello di Anas, le nuove disposizioni hanno fatto venir meno la *mission* di ACA e quindi, almeno in parte, i presupposti del progetto di riassetto, nella parte in cui prevedeva il conferimento in favore della stessa ACA del Comparto Russo.

Alla luce di tali circostanze - come noto - ACA è stata posta in liquidazione nel corso del 2022.

Il conflitto russo-ucraino e la successiva adozione da parte dei Paesi occidentali di sanzioni economiche e commerciali nei confronti della Federazione Russa e viceversa hanno reso necessario un ripensamento anche in relazione all'ipotizzato trasferimento della partecipazione detenuta da AIE in AIE RUS.

L'ulteriore deterioramento della situazione economica e finanziaria di AIE, ha reso improcrastinabile un intervento di riassetto delle attività estere. Per tale ragione, nel marzo 2022, Anas ha rappresentato alla Capogruppo FS l'intenzione di procedere - appena possibile - a porre in essere un'operazione di riorganizzazione ("Operazione") in estrema sintesi così articolata:

- internalizzazione in Anas di tutte le attività di AIE relative ai servizi di ingegneria per le infrastrutture stradali all'estero più vicine al *core business* della controllante; in tale ambito è stato previsto il trasferimento ad Anas della partecipazione azionaria posseduta da AIE nella PMC Mediterraneo S.C.p.A. (pari al 58,5% del capitale sociale);
- provvisorio mantenimento in "stand-by" - in vista di un'auspicabile cessione e/o trasferimento delle partecipazioni - come meglio si dirà in seguito - delle attività del c.d. Comparto Russo;
- adozione delle misure necessarie a evitare la liquidazione anticipata di AIE, al fine di non incorrere in conseguenze pregiudizievoli rispetto ai contratti attivi stipulati da AIE e garantiti da Anas;
- liquidazione delle attività non più profittevoli e/ o coerenti con gli obiettivi e le strategie del Gruppo e, successivamente, della stessa AIE.

A valle del nulla osta rilasciato da Capogruppo FS in data 17 giugno 2022 in merito all'Operazione, si segnala che, al fine di addivenire, quanto prima, alla messa in liquidazione della Società, si è dato un più rapido impulso all'implementazione dell'Operazione, come meglio illustrato nel successivo paragrafo dedicato ad AIE.

Si evidenzia in particolare che nel mese di maggio 2023 si è perfezionata la cessione, a favore di Anas, delle azioni detenute da AIE in PMC Mediterraneo S.C.p.A. pari al 58,5% del capitale sociale e in data 23 giugno 2023 l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti di AIE ha deliberato lo scioglimento e la conseguente messa in liquidazione ai sensi dell'art. 2484, 1° comma, n. 6) del Codice Civile, nominando liquidatore il Dott. Gianluca Piredda.

Tra gli altri eventi di maggior rilievo avvenuti nel corso del 2023 si rappresenta altresì che, con riferimento alla partecipata Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A., come meglio illustrato nel successivo paragrafo dedicato alla Società, l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti, in data 11 dicembre 2023, ha deliberato favorevolmente in ordine alle modifiche statutarie preordinate al recepimento di quanto previsto dall'articolo 16 del D.L. n. 104/2023 e in particolare alla trasformazione "in house" della Società e all'ampliamento dell'oggetto sociale della stessa, nonché al conseguente esercizio del controllo analogo congiunto da parte degli azionisti Anas e Regione Veneto attraverso l'istituzione di un comitato di coordinamento.

Per quanto riguarda Stretto di Messina S.p.A., come meglio illustrato nel successivo paragrafo dedicato alla Società, si fa presente che con tre diversi interventi normativi il legislatore ha riaffermato la priorità e la rilevanza strategica del Ponte sullo Stretto di Messina e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia (l'"Opera"), stabilendo misure volte a definire un percorso accelerato per la sua realizzazione. In particolare, la Legge n. 197/2022 (Legge di Bilancio 2023), all'art. 1 commi da 487 a 493 ha introdotto una serie di disposizioni volte al ripristino dell'operatività della Stretto di

Messina S.p.A. Infatti, per effetto di tale norma è stato revocato lo stato liquidatorio e contestualmente riattivata la Concessione con il MIT a far data dal 1° aprile 2023. Il D.L. 35 del 31 marzo 2023 (c. d. "Decreto Ponte sullo Stretto") ha definito appunto le modalità per il riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'Opera e, da ultimo, il Decreto Legge n. 104 del 10 agosto 2023 ("Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici") ha introdotto alcune modifiche alla normativa applicabile alla Società, volte a consentirne una piena e rapida operatività. In ottemperanza alle disposizioni di quest'ultimo Decreto e in esecuzione di quanto deliberato dall'Assemblea degli Azionisti della Società nella seduta del 30 novembre 2023, il MEF, in data 27 dicembre 2023, ha sottoscritto un aumento di capitale sociale riservato per 370 milioni di euro ed è divenuto azionista di maggioranza di Stretto di Messina S.p.A. con una quota di partecipazione pari al 55,162%. La compagine sociale include altresì Anas pari al 36,699%, RFI pari al 5,829%, Regione Calabria e Regione Siciliana pari rispettivamente al 1,155%.

Per quanto riguarda ACA, come meglio illustrato nel successivo paragrafo dedicato alla Società, si fa presente che l'Assemblea degli Azionisti del 20 dicembre 2023 ha approvato il bilancio finale di liquidazione e il relativo piano di riparto e si è pertanto definito il processo liquidatorio. La Società è stata cancellata dal Registro delle Imprese in data 28 febbraio 2024.

ANAS INTERNATIONAL ENTERPRISE - AIE S.P.A. IN LIQUIDAZIONE

Quota di Partecipazione Anas 100%

AIE è stata costituita da Anas nel 2012 per operare a livello internazionale nel settore dei servizi integrati di ingegneria per le infrastrutture di trasporto, anche in partnership con altri soggetti pubblici o privati, italiani o stranieri. Nell'ambito del piano di riorganizzazione delle attività estere di Anas, con delibera dell'Assemblea Straordinaria degli Azionisti del 23 giugno u.s., la Società è stata sciolta e posta in liquidazione ai sensi dell'art. 2484, 1° comma, n. 6) del Codice Civile ed è stato nominato liquidatore il Dott. Gianluca Piredda.

Anas detiene il 100% del capitale sociale e ha esercitato sino al 31 maggio 2022 anche attività di direzione e coordinamento. Dal 1° giugno 2022 la Società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di RFI, in qualità di Società Capogruppo di Settore del "Polo infrastrutture" nell'ambito del nuovo modello di *governance* del Gruppo FS.

Al 31.12.2023 AIE partecipa direttamente ed esercita il controllo sulle seguenti Società:

- AIE RUS LLC ("AIE RUS", partecipazione del 51%), costituita in Russia nel giugno 2017 per acquisire una partecipazione azionaria del 51,1% della Società Road Investment Company ("RIC"), Concessionaria per l'ammmodernamento, gestione e manutenzione dell'Autostrada M4 - Sezione 4 (228 km), collegamento tra le città di Rostov sul Don e Krasnodar. AIE RUS detiene inoltre una partecipazione del 40% nel capitale sociale della Società di diritto russo United Operator LLC, fornitrice di RIC per i servizi di manutenzione e gestione del suddetto tratto autostradale (congiuntamente, il c.d. Comparto Russo);

- Anas Tec Gulf Engineering LLC - in liquidazione ("ATG", partecipazione del 45%), costituita in Qatar nel marzo 2017, per poter sviluppare opportunità di *business* nell'Area del Golfo e, in particolare in India attraverso la propria controllata Anas Tec India (partecipazione del 99,99%) nei settori di *operation and maintenance* di opere stradali, fornitura, installazione e controllo di sistemi di *intelligent transportation systems* (ITS). Alla luce del mancato concreto sviluppo di tali opportunità e al progressivo deteriorarsi dei rapporti tra i soci, ATG è stata posta in liquidazione con decisione della Corte del Qatar Financial Centre in data 5 aprile 2022. Nel corso del periodo di riferimento è stato definito il processo liquidatorio di ATG e si è in attesa della formale cancellazione della Società da parte del registro delle imprese locale.

Con l'obiettivo di poter pervenire, senza pregiudizio per la Società e per le attività in corso e più velocemente possibile alla messa in liquidazione della Società, nel corso dell'esercizio, avendo concluso in data 31.12.2022 i lavori di realizzazione della commessa Algeria penetrante di BATNA e avendo AIE chiuso la *Branch* in Argentina, si è proceduto in particolare a:

- risolvere consensualmente a decorrere dal 1° febbraio 2023 il contratto di mandato esclusivo con rappresentanza, con il quale a partire dal 2016 Anas aveva demandato ad AIE la gestione di tutte le proprie commesse estere.
- conseguentemente internalizzare in Anas – presso la neocostituita Struttura Internazionale – la gestione delle residue attività relative ai servizi di ingegneria per infrastrutture stradali all'estero e, in particolare:
 - commessa avente a oggetto l'esecuzione delle attività di controllo e supervisione dei lavori di costruzione del Lotto Est dell'Autostrada Est-Ovest in Algeria;
 - commessa avente a oggetto "Feasibility Study and Detailed Design of E-60 Highway Section from Natakhtari to Rustavi (Tbilisi Bypass)" in Georgia;
 - gestione della liquidazione delle branch Anas in Colombia e in Qatar;
 - trasferire (maggio 2023) da AIE ad Anas la partecipazione del 58,5% detenuta in PMC Mediterraneo S.C.p.A. ("PMC"), costituita nel dicembre 2013 insieme ad Anas, Progetti Europa & Global S.p.A. (oggi BTP Infrastrutture S.p.A.) e Italsocotec S.p.A. (oggi ITS Holding S.r.l.), per dare esecuzione al contratto – già affidato agli altri Soci in raggruppamento temporaneo di impresa - avente a oggetto l'espletamento dei servizi di Project Management per il progetto dell'autostrada Ras-Ejdyer Emssad in Libia, nell'ambito del Trattato di Amicizia italo-libico del 30 agosto 2008;
 - definire l'operazione di accollo liberatorio ed esterno da parte di Anas dei finanziamenti bancari sottoscritti da AIE – e garantiti dalla stessa Anas - con gli Istituti bancari BPM e Intesa SanPaolo, con contestuale sottoscrizione da parte di Anas e AIE del contratto di surroga; di conseguenza – tra l'altro AIE è diventata debitrice nei confronti di Anas per i debiti che quest'ultima si è accollata.

Con riferimento infine al c.d. Comparto Russo, si ricorda che in occasione del rilascio del nulla osta ex DdG n. 291/2020 p.t. vigente all'attuazione del piano di riorganizzazione delle attività internazionali di Anas, la Capogruppo aveva espresso, altresì, "l'esigenza che le Società coinvolte adottino per quanto

possibile le più opportune cautele in relazione alla gestione delle attività e degli asset partecipativi in Russia, in quanto elementi sensibili potenzialmente suscettibili di produrre, nel quadro sanzionatorio attuale, conseguenze negative per l'accesso di FS S.p.A. sul mercato dei capitali" auspicandone "una cessione e/o trasferimento".

In tale contesto è stato conferito a un primario studio legale l'incarico di svolgere una valutazione circa l'operazione di gestione/dismissione delle partecipazioni detenute da Anas nel comparto russo, in relazione al quadro normativo e sanzionatorio internazionale vigente e agli accordi sottoscritti con partner locali, evidenziando i fattori di rischio e i possibili impatti pregiudizievoli derivanti dall'eventuale messa in liquidazione di AIE. Pur non rilevando espressi divieti nei regimi sanzionatori previsti dall'UE, dal Regno Unito e dalla normativa statunitense a un'operazione di dismissione, l'*advisor* legale ha evidenziato la necessità che nell'ambito della stessa (i) non siano coinvolte persone fisiche o giuridiche sottoposte alla misura del congelamento dei beni e delle risorse economiche e (ii) non siano condotte operazioni finanziarie con istituti soggetti a misure restrittive di carattere finanziario.

Gli approfondimenti e valutazioni collegate alla potenziale dismissione del Comparto Russo sono tuttora in corso in ragione delle difficoltà e delle incertezze derivanti dal noto quadro sanzionatorio internazionale e dalle normative "contro-sanzionatorie" adottate dalla Russia.

PMC MEDITERRANEUM S.C.P.A. ("PMC")

Quota di Partecipazione Anas 60%

PMC è stata costituita nel 2013 per la migliore esecuzione del contratto n. 3/D/2010 (il "Contratto"), già affidato al RTI costituito da Anas e da soci privati di PMC, avente a oggetto l'espletamento dei servizi di Project Management Consulting connessi alla realizzazione dell'autostrada costiera Ras-Ejdyer Emsad in Libia (il "Progetto"), nell'ambito del Trattato di Amicizia italo-libico del 30 agosto 2008. I costi di realizzazione del Progetto sono coperti con risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato italiano e l'affidamento dei lavori è riservato a imprese italiane.

Il collegamento autostradale, lungo circa 1.700 km, è suddiviso in 4 lotti. Si ricorda che il lotto 1, in Cirenaica, risulta già assegnato nel 2013 a un consorzio di imprese con mandataria Webuild, ma i lavori non sono ancora stati avviati per le note vicende belliche che hanno interessato il Paese negli ultimi anni.

Come già anticipato, nell'ambito del piano di riorganizzazione delle attività internazionali di Anas, nel maggio 2023 AIE ha ceduto ad Anas la partecipazione detenuta in PMC (58,5%). Pertanto, la compagine societaria si è modificata come segue: Anas (60%), BTP Infrastrutture S.p.A. (30%) e ITS Holding S.r.l. (10%).

In conseguenza della sua natura consortile e del connesso scopo mutualistico, PMC non persegue scopo di lucro e si avvale in via prioritaria delle prestazioni dei soci consorziati in proporzione alle rispettive quote di partecipazione al capitale sociale, secondo i criteri e le modalità stabilite

dall'organo amministrativo in osservanza delle obbligazioni relative alle diverse fasi del contratto.

Dopo anni di forte rallentamento delle attività a causa delle precarie condizioni di sicurezza nel Paese, che non consentivano l'espletamento di alcuna attività in loco, a seguito del processo di pacificazione in Libia, ormai in fase di consolidamento, nonché della volontà politica dell'Italia di riaffermare il ruolo centrale della Libia quale veicolo di nuove possibilità e opportunità per le imprese italiane, su impulso del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT") e del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (il "MAECI"), nel corso del 2021 PMC ha avviato la gara per l'affidamento dei lavori del Lotto 4, in zona Tripolitania, di estensione totale di circa 400 km, suddiviso in tre sub lotti di lunghezza equivalente.

Nel corso del periodo di riferimento PMC ha continuato a fornire supporto al Cliente ERMA nelle attività di procedura di gara per i tre sub lotti del lotto 4, attualmente in fase di conclusione.

Il bilancio 2023 – come di consueto – chiude in pareggio, per effetto del ribaltamento sui soci di tutti i costi e i ricavi inerenti al Progetto.

ANAS CONCESSIONI AUTOSTRADALI S.P.A. ("ACA") IN LIQUIDAZIONE

Quota di Partecipazione Anas 100%

ACA è stata costituita da Anas nel 2017 al fine di ottimizzare le attività di Anas già in essere nei settori delle Concessioni di costruzione e gestione di infrastrutture di trasporto a pedaggio/ corrispettivo e dei servizi integrati di ingegneria e di promuoverne ulteriormente lo sviluppo, ma non è mai diventata operativa e con delibera dell'Assemblea Straordinaria degli Azionisti di ACA del 18 luglio 2022 è stata posta in liquidazione ai sensi dell'art. 2484, primo comma, n. 6) del Codice civile per gli effetti delle disposizioni normative introdotte dal c.d. "Decreto Infrastrutture", nominando quale Liquidatore della stessa il dott. Giuseppe Farchione.

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti, tenutasi in data 20 dicembre 2023, ha approvato il bilancio finale di liquidazione (chiuso al 10 novembre 2023 con una perdita di 10 mila euro) e il relativo piano di riparto, con risorse da assegnare al socio unico Anas pari a 665 mila euro. La Società è stata cancellata dal Registro delle Imprese in data 28 febbraio 2024.

QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA S.P.A. ("QMU")

Quota di Partecipazione Anas 92,382%

QMU, Società Pubblica di Progetto senza scopo di lucro, è stata costituita in data 6 giugno 2003, in qualità di Soggetto Attuatore Unico, per la realizzazione del progetto pilota (il "Progetto"), denominato "Asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna" (delibere CIPESS nn. 121/ 2001, 93/2002 e 13/2004), come aggiornato, anche sotto il profilo del fabbisogno economico finanziario per il completamento degli interventi infrastrutturali residuali, con la Delibera CIPESS n. 64 del 1° dicembre 2016.

Il Progetto è finalizzato ad assicurare il raccordo tra i centri abitati e i poli industriali esistenti e, più in generale, a migliorare e incrementare l'accessibilità alle aree interne delle Regioni interessate e costituisce un'infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale ai sensi della L. n. 443/2001.

QMU è controllata da Anas che ne detiene il 92,382% del capitale sociale e, a decorrere dal 1° giugno 2022, è soggetta, come la controllante stessa, all'attività di direzione e coordinamento di RFI che è la Capogruppo di settore del Polo Infrastrutture nell'ambito del nuovo modello di governance del Gruppo FS. Gli altri azionisti sono Regione Marche (2,858%), Sviluppumbria S.p.A., Società controllata dalla Regione Umbria (2,400%), Provincia di Macerata (1,016%), CCIAA delle Marche (0,784%), CCIAA dell'Umbria (0,500%) e Provincia di Perugia (0,060%).

Le attività societarie riguardano la progettazione e la realizzazione degli interventi di completamento e adeguamento delle tratte stradali costituenti il Sistema di Viabilità (o "PIV" Progetto di Infrastrutturazione Viaria) di competenza dell'Anas e degli Enti Territoriali interessati. Tali attività sono svolte in nome proprio e per conto dell'Anas, essendo le opere stesse destinate a entrare a far parte del patrimonio indisponibile di Anas. Rientra inoltre nell'oggetto sociale il reperimento delle risorse finanziarie – statali, comunitarie, locali e private – necessarie ad assicurare la completa copertura dell'investimento previsto per la realizzazione del PIV.

Il PIV consiste nel completamento e adeguamento di due arterie principali, la Foligno-Civitanova Marche strada statale 77 (c.d. maxilotto 1) e la Perugia-Ancona, strada statale 76 e strada statale 318, nella realizzazione della Pedemontana delle Marche, tratto Fabriano-Muccia (insieme alla Perugia-Ancona, strada statale 76 e strada statale 318, il c.d. maxilotto 2), nonché nella realizzazione degli altri interventi viari di completamento inclusi nel Contratto di Programma MIT-Anas 2016-2020 (Allaccio strada statale 77-strada statale 16 a Civitanova Marche; Intervalliva di Macerata) e successivo aggiornamento 2018-2019 (Intervalliva di Tolentino – San Severino; Svincolo di Val Menotre; Allaccio strada statale 77-strada statale 3 a Foligno).

Le direttrici principali e la Pedemontana delle Marche sono state suddivise in due maxilotti affidati a Contraente Generale (di seguito il "CG"): il maxilotto 1 è stato affidato originariamente nel 2006 all'ATI Strabag, CMC, Grandi Lavori Fincosit, che successivamente ha costituito la Società di Progetto Val di Chienti S.c.p.A. con il subentro del Consorzio Stabile Centralia (CO.CI). Il maxilotto 2 è stato affidato, sempre nel 2006, all'ATI Consorzio stabile Opera e Tecnologie e Sistemi Integrati di Costruzione, Toto, Consorzio stabile Ergon Engineering and Contracting, ora Società di Progetto Dirpa 2 S.c.a r.l.

Il Progetto prevedeva originariamente anche l'elaborazione del "Piano di Area Vasta" (il c.d. "PAV"), di cui il CIPESS, con la citata delibera n. 64/2016, ha disposto l'abbandono riallocando le risorse ex PAV a beneficio della realizzazione di altre opere del Progetto.

Con riferimento in particolare al Maxilotto 1, alla data del 30.06.2023 sono state realizzate e aperte al traffico opere per 42 km su complessivi 42 km.

Con riferimento al contenzioso instaurato nel 2016 presso il Tribunale delle Imprese di Roma da Anas e

QMU nei confronti del CG Val di Chienti e della Direzione Lavori, per il ristoro dei danni derivanti dalle non conformità delle opere e dagli intervenuti ritardi – ivi compresi i danni all'immagine della stazione appaltante e della sua controllante, si evidenzia che in data 6 ottobre 2023 è stata depositata la Relazione Finale dei Consulenti Tecnici nominati dal Tribunale, che – fermo restando il riconoscimento a VDC di circa 16 milioni di euro proposto dalla "prima CTU" – ha proposto una riduzione della penale applicabile a circa 76 milioni di euro a cui si aggiungono le riserve 25 e 44 con una duplice lettura in base all'indice utilizzato, che porta a una forbice dei riconoscimenti possibili variabile da circa 8 milioni (indice ISTAT) a circa 21 milioni (indice FOI).

Alla nuova udienza per la prosecuzione del giudizio, fissata al 24 ottobre 2023, il Giudice ha trattenuto la causa in decisione con Concessione dei termini ex art. 190 c.p.c., pertanto si attende il deposito della sentenza per il primo semestre del 2024.

Nell'ambito delle questioni insorte con il CG Val di Chienti si inquadra anche l'articolato e complesso contenzioso – per alcuni profili ancora in corso di definizione – concernente il "Lodo arbitrale" riferito al Sublotto 2.1 – strada statale 77 Foligno-Pontelatrave, tratto Val Menotre-Muccia. Con scrittura privata del 21.11.2023, QMU e il CG hanno trovato un'intesa per il pagamento spontaneo e salvo ripetizione delle somme portate in esecuzione da Val di Chienti per complessivi 44,7 milioni di euro (per effetto delle sentenze e dei provvedimenti resi nei giudizi in materia, comprensivo degli interessi alla data del 31 ottobre 2023 e delle spese legali relative anche ai procedimenti esecutivi instaurati). L'accordo ha trovato completa esecuzione nei mesi di dicembre 2023/gennaio 2024, mediante appositi atti di assegnazione dei magistrati e pagamenti spontanei da parte di QMU.

Per quanto attiene al Maxilotto 2, alla data del 31.12.2023 risultano aperte al traffico tratte per 36 km su complessivi 64 km.

Con riferimento all'Intervalliva di Macerata e allaccio funzionale alla città tratto Pieve-Mattei, a seguito dell'approvazione del Progetto Definitivo da parte del CIPESS e della verifica preventiva della progettazione definitiva ai sensi dell'ex art. 26 del D.lgs. 50/2016, QMU ha incaricato Anas di svolgere per suo conto la procedura di gara per la realizzazione dell'opera, nonché tutte le attività inerenti e conseguenti a essa.

Il quadro economico aggiornato al 31.12.2023 indica in 2.570 milioni di euro i costi complessivi del Progetto, che risultano finanziati per 2.290 milioni di euro tramite risorse pubbliche disponibili e per 110 milioni di euro tramite mezzi propri disponibili, che includono il capitale sociale. Il fabbisogno finanziario al 31.12.2023, necessario al completamento del Progetto, pari a 170 milioni di euro, verrà coperto da finanziamenti pubblici relativamente ai quali è stato avviato l'iter di richiesta tramite la controllante Anas nell'ambito del Contratto di Programma con il MIT.

Come di consueto, la situazione contabile al 31 dicembre 2023 chiude in pareggio, in ragione della natura della Società stessa, quale Società Pubblica di progetto senza scopo di lucro.

STRETTO DI MESSINA S.P.A.

Quota di Partecipazione Anas 36,699%

SDM è stata costituita nel 1981 in attuazione della Legge n. 1158/1971 e ss.mm.ii. quale Concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione del Ponte sullo Stretto di Messina e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia (l'“Opera”). A seguito dell'aumento di capitale sociale eseguito nel dicembre 2023 in ottemperanza a quanto disposto dalla Legge n. 1158/ 1971 e s.m.i. e del D.L. n. 35/2023 e s.m.i., come si dirà meglio di seguito, il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) è diventato azionista di maggioranza assoluta, detenendo una partecipazione del 55,162%.

Come noto, SDM era stata posta in liquidazione ai sensi e per gli effetti delle disposizioni introdotte dall'art. 34 decies della Legge n. 221/2012 (la “Legge”) con l'emanazione del DPCM del 15 aprile 2013. Con il medesimo Decreto era stato altresì nominato Commissario Liquidatore il Prof. Vincenzo Fortunato.

L'emanazione del già menzionato DPCM di messa in liquidazione della Società aveva fatto seguito, ai sensi del comma 8 della Legge, alla mancata sottoscrizione da parte del Contraente Generale Eurolink (il “CG”) nel termine perentorio del 1° marzo 2013 dell'atto aggiuntivo al contratto allora vigente, da stipularsi per dare attuazione alle disposizioni introdotte dalla Legge. In conseguenza della mancata sottoscrizione dell'atto aggiuntivo si era verificata la caducazione, con decorrenza dal 2 novembre 2012, di tutti gli atti che regolavano i rapporti di Concessione, le Convenzioni e ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla Società.

Tuttavia, per effetto delle disposizioni introdotte dalla Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (c.d. “Legge di bilancio 2023”), art. 1, co. 487-493, dal D.L. 35/2023 e, da ultimo, dal D.L. n. 104/2023, nell'ambito di un nuovo e più ampio quadro normativo volto al riavvio delle attività per la realizzazione dell'Opera, è stata disposta, a decorrere dal 1° aprile 2023, la revoca dello stato di liquidazione della Società e la ripresa della Convenzione di Concessione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (“MIT”) ed è stato definito un nuovo assetto azionario e di *governance*.

Durante la fase liquidatoria, e fino alla revoca intervenuta in data 1° aprile 2023, la Società ha portato avanti le attività liquidatorie nel rispetto delle disposizioni introdotte dalla Legge e sulla base delle linee guida (le “Linee Guida”) emanate congiuntamente dal MEF e MIT con provvedimento del 12 settembre 2013, tenuto conto del “Piano di Liquidazione”, concernente anche i criteri di svolgimento della liquidazione ai sensi dell'art. 2487, co. 1, lettera c) del c.c., a suo tempo approvato dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti di SDM in data 12 novembre 2013.

Le attività liquidatorie afferivano sostanzialmente alla gestione dell'articolato contenzioso promosso dal Contraente Generale Eurolink S.c.p.A. (“CG”, affidatario per le attività di progettazione e costruzione dell'Opera) e da Parsons Transportation Group Inc. (“PMC”, affidatario per i servizi di *Project Management Consulting*). A tale riguardo, si ricorda in breve che sia il CG che il PMC hanno chiamato in causa la Società, il MIT e la Presidenza del Consiglio dei Ministri (“PCM”) dinanzi al Tribunale civile di Roma.



In particolare, il CG ha promosso giudizio civile nel marzo 2013 per ottenere l'accertamento della validità e dell'efficacia del recesso esercitato con nota del 10 novembre 2012. Il CG ha chiesto la condanna di SDM e delle altre Amministrazioni convenute, in solido tra loro e ciascuna per quanto di ragione, per i diritti contrattuali, ponendo altre richieste di condanna della Società a titolo risarcitorio, nonché altre domande articolate in via subordinata. La domanda di risarcimento era di circa 700 milioni di euro (oltre rivalutazione e interessi).

SDM si è costituita in giudizio, con richiesta di rigetto delle diverse domande avanzate dal CG, e presentando domanda riconvenzionale nei confronti di Eurolink e dei suoi soci per inadempimento, nonché chiamando in giudizio il MIT e la PCM, per essere tenuta indenne e manlevata dalle conseguenze pregiudizievoli derivanti dall'eventuale accoglimento delle ragioni del CG, nonché in via autonoma per sentir accertare e dichiarare il diritto all'indennizzo conseguente all'intervenuto scioglimento del rapporto di Concessione.

Il PMC ha promosso giudizio nel marzo 2014, articolando una serie di domande che, in massima sintesi, riguardano, in via principale, la richiesta di accertamento di risoluzione del contratto per fatto e colpa di SDM, con conseguenti effetti risarcitori. La domanda di risarcimento è di circa 90 milioni di euro (oltre rivalutazione e interessi).

SDM si è costituita in giudizio chiedendo il rigetto di tutte le domande avverse e, a sua volta, ha formulato domanda riconvenzionale per accertare la risoluzione del rapporto con il PMC – oltre a quella già chiesta del rapporto con il CG – con contestuale chiamata a garanzia e manleva del MIT e della PCM a fronte dell'eventuale accoglimento delle domande del PMC.

Le azioni di tutela poste in essere da SDM, sia in relazione al riconoscimento del diritto all'indennizzo di Legge sia a titolo risarcitorio a fronte dei comportamenti ritenuti illegittimi del CG e del PMC, si sono poste a vantaggio, tutela e beneficio degli Azionisti, oltre che degli eventuali creditori di SDM e, quindi, sono state azioni strettamente necessarie e dovute al fine del rispetto delle regole generali in materia di liquidazione di Società di capitali e delle Linee Guida emanate congiuntamente dal MEF e dal MIT nel 2013.

Per quanto riguarda lo stato delle due cause, riunite medio tempore in un unico processo dinanzi al Tribunale civile di Roma, nel novembre 2018 il Giudice di primo grado ha emesso un'articolata sentenza, con la quale è stato definito il processo Eurolink con il respingimento delle domande da questo proposte. Sulla base di quanto disposto dalla sentenza, pertanto, nulla è stato dovuto da SDM al Contraente Generale Eurolink.

Avverso la sentenza Eurolink ha presentato ricorso. La Società si è costituita in giudizio nel gennaio 2020 contestando tutte le richieste del CG e chiedendo in subordine, nella denegata ipotesi di accoglimento dell'appello di controparte, di accogliere l'appello incidentale di SDM, contenente le medesime domande già proposte nel giudizio di primo grado nei confronti di Eurolink e dei suoi soci per inadempimento e, ulteriormente in subordine, di accertare il diritto di SDM di essere integralmente tenuta indenne e

manlevata dal MIT e dalla PCM, nonché di accertare il diritto di SDM a vedersi riconosciuto l'indennizzo conseguente all'intervenuto scioglimento del rapporto di Concessione ai sensi della Legge. Il giudizio (sospeso dal 1° gennaio al 31 marzo 2023 ai sensi del comma 490 dell'art. 1 della Legge 197/2022) è tutt'ora in corso.

Per quanto riguarda il contenzioso promosso dal PMC, la pronuncia del Giudice di primo grado non è definitiva. La domanda principale proposta da Parsons riguardante la risoluzione del contratto per inadempimento da parte della committente è stata rigettata. Tuttavia, il Giudice ha sollevato questione di legittimità costituzionale del comma 3 della Legge, nella parte in cui quantifica l'indennizzo dovuto nel "pagamento delle prestazioni progettuali contrattualmente previste e direttamente eseguite e dal pagamento di una ulteriore somma pari al 10 per cento dell'importo predetto".

A tale riguardo si ricorda che la Corte Costituzionale, con sentenza pubblicata in data 11 dicembre 2019, ha dichiarato inammissibile la questione di legittimità costituzionale, accogliendo pienamente le linee difensive della Società e ritenendo erronee le valutazioni svolte dal Tribunale nell'ordinanza di rimessione.

La domanda di liquidazione dell'indennizzo formulata da Parsons e accolta dal Tribunale, dovrà essere quantificata secondo i criteri previsti dalla Legge, dichiarata non illegittima dalla Corte Costituzionale.

Il PMC con ricorso ex art. 297 c.p.c., ha provveduto alla riassunzione del giudizio dinanzi al Tribunale di Roma insistendo nella richiesta di accoglimento delle proprie domande subordinate sul pagamento dell'indennizzo e di altri importi. SDM si è costituita in giudizio nel dicembre 2020.

Anche tale giudizio (sospeso dal 1° gennaio al 31 marzo 2023 ai sensi del comma 490 dell'art. 1 della Legge 197/2022) è tutt'ora in corso. Si segnala che, ai sensi delle recenti disposizioni normative sopra richiamate, con riferimento a entrambi i contenziosi sopra citati, SDM ha depositato formale rinuncia alle domande presentate nei confronti delle parti pubbliche PCM e MIT. Inoltre, le norme introdotte hanno altresì previsto che SDM, il CG e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera possano, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti in precedenza caducati manifestare la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPESS e previa definizione, per il relativo contratto, di una serie di rinunzie e condizioni tra le quali la rinuncia alle azioni, alle domande e ai giudizi, a qualunque titolo dedotti o deducibili, nei confronti di SDM nonché della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di ogni altra pubblica amministrazione coinvolta nella realizzazione dell'opera, a definitiva e completa tacitazione di ogni diritto e pretesa maturati.

Dal 1° aprile 2023, ai sensi del comma 491 dell'art. 1 della Legge 197/2022, in deroga all'articolo 2487-ter, 2° co., cod. civ., ha avuto effetto la revoca dello stato di liquidazione e la Società, nell'ambito delle nuove disposizioni normative sopra richiamate, ha dato avvio alla ripresa delle attività, sia per quanto riguarda l'integrazione del progetto dell'Opera e i rapporti con principali contraenti della Società, già affidatari, sia con riferimento al riassetto propria governance e all'assetto organizzativo.

Dalla data di revoca dello stato di liquidazione ha preso nuova efficacia la Concessione stipulata con il MIT. Ai sensi delle nuove disposizioni di Legge, il MIT è altresì autorizzato a sottoscrivere con la Concessionaria uno o più atti aggiuntivi alla Convenzione, volti – tra l'altro – a disciplinare i) la durata della Concessione, fermo restando che la stessa è stabilita in 30 anni decorrenti dall'entrata in esercizio dell'Opera, ii) il cronoprogramma di realizzazione dell'Opera, con la previsione di approvare il progetto esecutivo entro il 31 luglio 2024, iii) nonché il nuovo PEF.

Con riferimento al riavvio delle attività di programmazione e progettazione, si evidenzia che l'Opera è stata inserita, in coerenza con la qualificazione di cui all'articolo 1, comma 487, della Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (opera prioritaria e di preminente interesse nazionale) nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza – DEF 2023, approvato in data 28 aprile 2023. Nel focus strategico dedicato al Ponte viene affermato, tra l'altro, che l'Opera si inserisce nel tracciato del Corridoio multimodale Scandinavo-Mediterraneo e che la sua realizzazione è ritenuta pertanto funzionale al processo di integrazione europeo di libera circolazione dei cittadini e della politica comune dei trasporti. Il costo dell'opera oggetto di Concessione in base agli aggiornamenti svolti a suo tempo risulta stimato in 13,5 miliardi di euro. Si stima, inoltre, che le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria, che dovranno essere oggetto del Contratto di Programma con RFI, avranno un costo di 1,1 miliardi di euro. Le opere di ottimizzazione e complementari alle connessioni stradali, invece, di minor impatto economico, verranno meglio definite e dettagliate nell'ambito dei prossimi contratti di programma con Anas.

Le nuove disposizioni normative prevedono che il progetto definitivo dell'Opera, redatto ai sensi del D.L. del 20 agosto 2002 n. 190 e approvato dal CdA della Società il 29 luglio 2011, debba essere integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso. La relazione del progettista e l'ulteriore documentazione progettuale finalizzata al riavvio della realizzazione dell'Opera è stata approvata dal CdA di SDM nella seduta del 15 febbraio 2024.

Con riferimento in particolare al nuovo assetto societario e alla *governance* della Società, le nuove norme hanno disposto la trasformazione della società come soggetto *in house* e che il MEF detenga almeno il 51% del capitale sociale di SDM. A tal fine è stato posto in essere negli ultimi giorni del 2023 un aumento di capitale riservato allo stesso MEF per 370 milioni di euro.

Nello specifico, si ricorda che, l'art. 14 comma 4 del Decreto Legge 10 agosto, n. 104, ha stabilito che *“al fine di determinare la composizione dell'azionariato della Società Concessionaria, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti provvede a sottoscrivere, entro il 31 dicembre 2023, compiendo ogni atto a tal fine necessario, un aumento di capitale della Società allo stesso riservato, di importo pari alle risorse di cui all'articolo 1, comma 493, della Legge 29 dicembre 2022, n. 197, nonché a quelle di cui all'articolo 4, comma 9, del presente Decreto. Il prezzo di sottoscrizione delle azioni dell'aumento di capitale di cui al primo periodo è determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotta da uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale nominati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze”*.

Sulla base delle analisi e delle valutazioni di seguito illustrate in sintesi, il “Perito” nella propria relazione giurata di stima è pervenuto alla conclusione che il prezzo di sottoscrizione di ciascuna delle azioni di SDM oggetto di nuova emissione nell'ambito del prospettato aumento di capitale della Società riservato al MEF è pari a 4,05 euro.

Per le proprie analisi e valutazioni il Perito ha fatto riferimento al bilancio intermedio di liquidazione al 31 dicembre 2022, il documento contabile della Società più recente messo a sua disposizione, tenendo presente che dalla suddetta data fino a quella della Perizia non ha avuto evidenza di fatti, tali da generare significative variazioni ai dati contabili al 31 dicembre scorso.

La stima del valore di sottoscrizione delle azioni di nuova emissione, come indicato nella Perizia, comporta la stima di configurazioni di valore che rientrano nel concetto generale di valutazione economica del capitale aziendale e che richiedono l'adozione di tecniche di valutazione delle aziende e di partecipazioni societarie.

Alla luce delle peculiarità della Società e del recente intervento normativo che la ha interessata, ai fini della stima del valore economico al 31.12.2022 di Stretto di Messina e, conseguentemente, del prezzo di sottoscrizione delle azioni oggetto di emissione nell'ambito del prospettato aumento di capitale di quest'ultima, il Perito ha ritenuto inoltre opportuno adottare un metodo patrimoniale semplice.

Secondo il Perito, inoltre, la nuova normativa determina *“...un cambiamento nella finalità di valutazione delle poste di bilancio e, in particolare, dei costi indicati alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" ... non più capitalizzabili in forza di legge o con la finalità dell'ottenimento di un indennizzo, bensì funzionale alla ripresa del progetto, ciò in quanto, con l'introduzione della modifica normativa di cui al D.L. n. 35/2023 – ai fini di una loro inclusione nel nuovo e aggiornato PEF – occorre, invece, che i costi siano anche funzionali al riavvio dell'Opera e che, dunque, siano ancora in grado di generare un'utilità futura per SDM. Nello specifico, il Perito ha ritenuto non più funzionali al riavvio dell'Opera costi capitalizzati in precedenza dalla Società per oltre 85 milioni di euro.*

Il Perito ha ritenuto quindi che alla data del 31.12.2022 il patrimonio netto rettificato di SDM, indicativo del valore attribuibile alla Società, fosse stimabile in 301.087.369 euro, inferiore al valore del patrimonio netto contabile, pari a 386.388.842 euro. Considerato altresì che il prospettato aumento di capitale di SDM dovesse ragionevolmente essere emesso alla pari, atteso che non vi sono elementi che possano giustificare un eventuale sovrapprezzo, e a un valore nominale coincidente con quello che avranno le azioni di SDM già in circolazione a valle delle predette necessarie rettifiche e che il capitale sociale di SDM risulta suddiviso in n. 74.259.650 azioni, il prezzo di sottoscrizione di ciascuna delle azioni di SDM oggetto di nuova emissione nell'ambito del prospettato aumento di capitale della Società è pari a 4,05 euro.

Il Consiglio di Amministrazione di SDM ha dunque provveduto a redigere la “Situazione patrimoniale ed economica al 31 agosto 2023” (la “Situazione”), riferita cioè a una data non anteriore di 120 giorni rispetto a quella prevista per lo svolgimento dell'Assemblea chiamata ad approvare l'aumento di capitale riservato

al MEF, che recepisce i contenuti della Perizia, anche ai fini della formulazione della proposta di aumento di capitale riservato al MEF.

La Situazione tiene conto delle risultanze della Perizia e, pertanto, recepisce rettifiche patrimoniali in diminuzione sull'attivo immobilizzato per 85.326.560 euro e rilasci del fondo rischi e oneri iscritto nel Passivo per 25.087 euro, con un effetto complessivo sul Patrimonio Netto della Società al 31 agosto 2023 negativo per 85.301.473 euro.

In considerazione di quanto sopra il conto economico del periodo considerato si chiude con una perdita netta di 83.861.350 euro, per effetto, da un lato, della richiamata svalutazione di 85.301.473 euro, e dall'altro, del risultato gestionale di periodo pari a 1.440.123 euro, principalmente attribuibile ai proventi finanziari maturati sulle disponibilità liquide, al netto dei costi di gestione. Il patrimonio netto al 31 agosto 2023 risulta pertanto pari a 302.527.492 euro per effetto della variazione negativa relativa alla suddetta perdita di periodo.

Tenuto conto degli esiti della Perizia, nonché della Situazione patrimoniale ed economica della Società al 31 agosto 2023, l'Assemblea degli azionisti di SDM, riunitasi in data 30 novembre 2023, ha deliberato, quali operazioni propedeutiche all'aumento di capitale riservato al MEF, di:

- procedere alla copertura dei valori negativi di Patrimonio Netto ("Perdita d'esercizio" e "Rettifiche di liquidazione"), pari nel complesso a 86.714.461,44 euro, mediante l'assorbimento integrale delle riserve e, per la parte residua, mediante riduzione del capitale sociale, secondo i seguenti valori:
- quanto a -6.062.159,41 euro, mediante utilizzo integrale:
- degli "Utili portati a nuovo" per 2.930.317,73 euro;
- del "Versamento soci in c/capitale" per 2.762.700,96 euro;
- della "Riserva Legale" per 369.140,72 euro;
- quanto ai residui -80.652.302,03 euro, mediante corrispondente riduzione del valore del capitale sociale che si è quindi attestato in 302.527.491,97 euro;
- ridurre il valore del capitale sociale da 383.179.794,00 euro a 302.527.491,97 euro;
- modificare lo statuto sociale, da una parte, per recepire la riduzione dell'importo del capitale sociale e, dall'altra parte, per eliminare l'indicazione del valore nominale delle azioni ordinarie della Concessionaria.

Gli Azionisti di SDM, nella medesima riunione, hanno successivamente approvato l'esecuzione dell'operazione di aumento del capitale sociale a pagamento per un importo complessivo di 370 milioni di euro mediante emissione di n. 91.358.024 nuove azioni al prezzo unitario di 4,05 euro ciascuna, da sottoscrivere e versare entro il 18 dicembre 2023, fermi restando i termini previsti delle applicabili norme di legge e la conseguente modifica dello statuto sociale.

Per espressa previsione delle norme sopra citate tale aumento è stato riservato al MEF, con conseguente esclusione del diritto di opzione nei confronti degli attuali azionisti. Ancorché

l'esclusione del diritto di opzione nel caso di specie sia stata prevista per legge, tenendo conto di quanto previsto dall'art. 2441, comma 6, del Codice Civile, SDM ha chiesto al Collegio Sindacale di esprimersi in ordine alla congruità del prezzo di emissione delle nuove azioni. A tale riguardo, con parere del 14 novembre 2023, il Collegio Sindacale della Concessionaria, esaminati il contenuto della relazione degli Amministratori e la complessiva documentazione prodotta dall'Organo amministrativo di SDM, preso atto che l'operazione di aumento di capitale riservato al MEF risulta conforme al dettato normativo, ha ritenuto che la conseguente proposta di deliberazione sottoposta all'approvazione dell'Assemblea straordinaria degli azionisti fosse coerente con le vigenti disposizioni normative di riferimento per SDM, finalizzate all'ingresso nell'azionariato della Società, con almeno il 51%, del Ministero dell'Economia e delle Finanze, e necessitata dalle stesse, tenuto conto che a seguito dell'aumento del capitale sociale il predetto Ministero sarà titolare del 55,16%. Pertanto, ha rilasciato il nulla osta alla proposta di aumento di capitale di cui alla relazione dell'organo amministrativo di SDM, tenuto anche conto che la determinazione del prezzo di emissione delle nuove azioni è stata effettuata ai sensi del comma 3 dell'articolo 2 del D.L. 35/2023 conv. con mod. L. 58/2023 e ss.mm.ii. e quindi è congrua.

In esecuzione della delibera assembleare sopra indicata il MEF, di concerto con il MIT, ha sottoscritto n. 91.358.024 nuove azioni ordinarie, effettuando il versamento dell'intero importo di 369.999.997,20 euro. A decorrere, pertanto, dal 27 dicembre 2023, il capitale sociale di SDM ammonta all'importo di 672.527.489,17 euro, costituito da n. 165.617.674 azioni ordinarie, senza indicazione del valore nominale, aventi tutte parità di diritti e l'azionariato di SDM si è modificato come di seguito:

- MEF: numero azioni 91.358.024, pari al 55,162% del capitale sociale;
- Anas: numero azioni 60.779.760, pari al 36,699% del capitale sociale;
- RFI: n. azioni 9.653.755, pari al 5,829% del capitale sociale;
- Regione Calabria: n. azioni 1.913.116, pari al 1,155% del capitale sociale;
- Regione Siciliana: n. azioni 1.913.019, pari al 1,155% del capitale sociale.

Il MEF esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il MIT, cui sono attribuite funzioni di indirizzo, controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla Società in ordine alle attività oggetto di Concessione. È stata conseguentemente modificata la rappresentanza degli organi amministrativi e di controllo rimettendo, tra l'altro, al MEF, d'intesa con il MIT, la designazione di 2 dei 5 consiglieri d'amministrazione (Presidente e Amministratore Delegato) nonché del Presidente del Collegio Sindacale e di un 1 sindaco supplente.

SDM è stata inoltre definita Società "in house" ai sensi dell'articolo 16 del D.L. n. 175/2016. Il MIT provvede alla vigilanza sull'attività e definisce indirizzi idonei a garantire che sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative sia esercitata un'influenza determinante da parte del medesimo Ministero. Per queste funzioni, il MIT si avvale della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza.

AUTOSTRADE DEL LAZIO S.P.A. (“ADL”) IN LIQUIDAZIONE

Quota di Partecipazione Anas 50%

ADL è una Società a partecipazione paritetica tra Anas e la Regione Lazio, costituita per il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti per l’affidamento della Concessione, nonché l’esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente e aggiudicatore trasferiti dai soci per la realizzazione del progetto integrato Corridoio Intermodale Roma-Latina e Collegamento Cisterna-Valmontone (“Intervento”), nonché di altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario della Regione Lazio.

Come noto, la gara per l’aggiudicazione in Concessione delle attività di progettazione esecutiva, costruzione e gestione dell’Intervento, bandita nel 2011, si era conclusa nel 2016 con l’aggiudicazione definitiva in favore del Consorzio Stabile SIS. Tuttavia, l’esito della gara è stato oggetto di un articolato contenzioso e annullato in via giudiziaria. Il 10 giugno 2021 ADL ha revocato la procedura di gara, in ragione in particolare della necessità di procedere a una nuova progettazione dell’Intervento.

In data 9 novembre 2021 la Società è stata sciolta e posta in liquidazione ai sensi e per gli effetti delle disposizioni di cui all’art. 2, comma 2-terdecies, del D.L. n. 121/2021 convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 156/2021.

Successivamente, con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 22 del 31 gennaio 2022 è stato nominato il Commissario liquidatore nella persona dell’Avv. Nicola Maione.

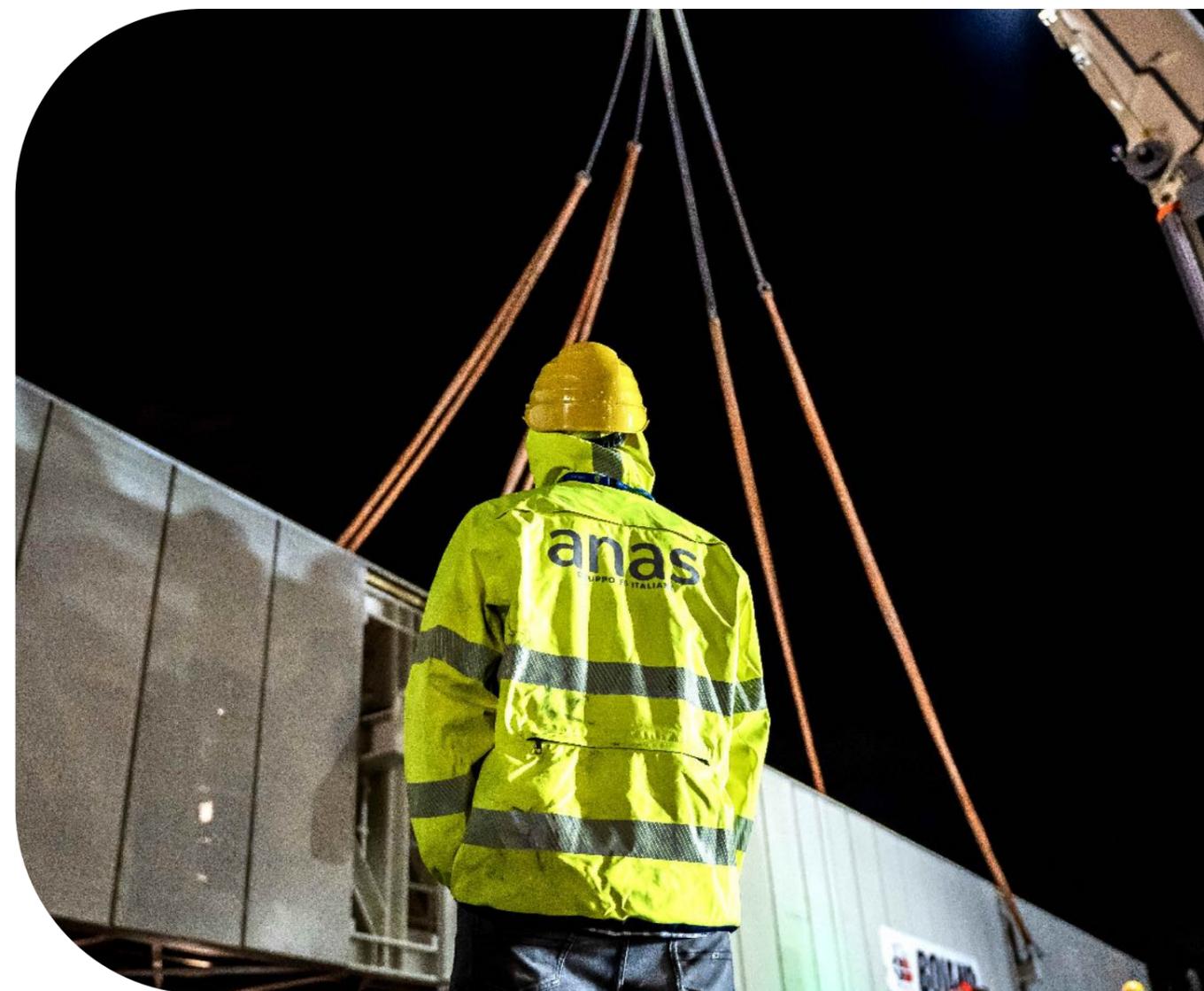
Le attività liquidatorie afferiscono sostanzialmente al contenzioso in corso. L’atto di revoca è stato oggetto di tre ricorsi giurisdizionali, promossi da entrambi i soggetti che avevano partecipato alla gara: il Consorzio SIS, dinanzi al Consiglio di Stato, per elusione del giudicato e, dinanzi al TAR Lazio, per vizi di legittimità e la Società Webuild dinanzi al TAR Lazio per i soli profili relativi al riconoscimento dell’indennizzo.

Con riferimento ai ricorsi proposti da SIS: (i) con sentenza 5 agosto 2021, n. 5780 il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso di SIS, affermando che non vi è stata elusione del giudicato, perché l’atto di revoca è sorretto da una ampia e articolata motivazione, che dà conto della rivalutazione dell’interesse pubblico originario come consentito dall’art. 21-quinquies, Legge n. 241/1990; (ii) con sentenza del 25 luglio 2022 n. 10554 il TAR Lazio ha respinto il ricorso affermando che “risultano incontrovertibili gli elementi valutati dalla stazione appaltante per motivare la scelta di revocare gli atti di gara”. Avverso tale sentenza SIS ha proposto appello, la cui istanza è stata rinviata, nell’udienza del 31 marzo 2023, al 19 dicembre 2023 (sez. V, RG n. 9075/2022).

Con riferimento al contenzioso proposto da Webuild, con sentenza 3 maggio 2023, n. 7521, il TAR Lazio ha accolto in parte il ricorso escludendo il risarcimento del danno e riconoscendo il diritto a percepire l’indennizzo previsto dall’art. 21-quinquies della Legge n. 241/1990 e con riferimento alla

sua quantificazione ha ritenuto che debba ricomprendere i costi relativi alla costituzione delle garanzie fideiussorie necessarie alla partecipazione alla gara (“esborsi che dovranno essere verificati, nel loro corretto ammontare, dall’Amministrazione resistente in contraddittorio con la Società ricorrente”), la lesione correlata “all’abnorme inerzia serbata dalla stazione appaltante prima di risolversi ad adottare il provvedimento di revoca della gara”, quantificata equitativamente in 50.000,00 di euro. Il Commissario Liquidatore di AdL in data 1° settembre 2023 ha provveduto a notificare ricorso in appello dinanzi al Consiglio di Stato contro la citata sentenza. In pari data, Webuild ha presentato autonomo atto di impugnazione.

In merito ai richiamati contenziosi si segnala che il Consiglio di Stato, con sentenze sez. Quinta, n. 1404/2024 e 1405/2024, ha sancito la piena legittimità del provvedimento di revoca della gara effettuato da ADL, respingendo sia le istanze risarcitorie di SIS che quelle di WeBuild.



LAZIO - STRADA STATALE 148 ‘PONTINA’, VARO CAVALCAVIA PEDONALE

CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE - CAL S.P.A.

Quota di Partecipazione Anas 50%

CAL, Società a partecipazione paritetica tra Anas e ARIA S.p.A. (Regione Lombardia), è stata costituita in attuazione delle disposizioni di cui alla L. n. 296/2006, art. unico, co. 979, originariamente, per 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 e aggiudicatore per la realizzazione delle seguenti autostrade collocate nel territorio lombardo e delle opere a esse connesse:

- Autostrada diretta Brescia Bergamo Milano (BreBeMi);
- Sistema Viabilistico Pedemontano - Autostrada Pedemontana Lombarda (APL);
- Tangenziale esterna est di Milano (TEEM).

Nel tempo le competenze della Società sono accresciute, dapprima, includendo la gestione dei contratti di Concessione secondo un approccio di monitoraggio attivo tipico del Project & Construction Management (gestione degli accordi convenzionali e aggiornamento della relativa documentazione, controllo e approvazione dei progetti definitivi e esecutivi dei lavori, alta vigilanza sulle fasi realizzative e di esercizio delle infrastrutture, istruttorie circa gli aggiornamenti annuali tariffari e aggiornamenti/revisioni quinquennali dei piani economici finanziari), nonché le attività di interfaccia con le amministrazioni centrali e con amministrazioni e enti locali/territoriali.

Successivamente, la Società ha assunto, mediante specifico Accordo sottoscritto in data 14 novembre 2021 con la Regione Lombardia, il ruolo di soggetto concedente dell'autostrada Interconnessione Autostradale Pedemontana-BreBeMi ("IPB").

Da ultimo, l'Assemblea Straordinaria di CAL del 9 maggio 2023 ha deliberato di modificare lo statuto sociale e in particolare di ampliare l'oggetto sociale e di prorogare la durata della Società dalla data del 31 dicembre 2032 al 31 dicembre 2065. Le modifiche all'oggetto sociale riguardano principalmente l'inserimento dei seguenti nuovi ambiti di attività: i) svolgere, per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ulteriori compiti e funzioni di amministrazione concedente relativamente a infrastrutture autostradali, assentite o da assentire in Concessione, di rilevanza regionale ai sensi dell'art. 36 del D.L. 38/2011; ii) svolgere funzioni regionali di "amministrazione concedente" relativamente alle autostrade regionali (con esclusione quindi delle strade di interesse nazionale e delle strade regionali ex statali); iii) svolgere funzioni regionali di 'stazione appaltante' con riferimento esclusivamente alle attività di progettazione e costruzione, relativamente alle autostrade regionali e alle strade provinciali di interesse regionale.

Con riferimento alle tratte affidate in Concessione, sulle quali CAL esercita attività di alta sorveglianza, di seguito sono riportati i principali fatti avvenuti nel periodo di riferimento.

I volumi di traffico afferenti alle tre autostrade in esercizio (Collegamento autostradale Brescia-Milano

"BreBeMi", Tangenziale Est Esterna di Milano "TEEM" e Autostrada Pedemontana Lombarda), hanno mostrato un generalizzato *trend* di crescita rispetto al corrispondente esercizio dell'anno precedente.

Tutte e tre le rispettive Concessionarie hanno avviato l'iter per l'aggiornamento dei rispettivi PEF e del PFR.

Con riferimento a BreBeMi si segnala che l'eccessivo prolungarsi dell'iter approvativo del nuovo PEF potrebbe essere motivo di contenzioso da parte del Concessionario.

Riguardo ad APL, si evidenzia che nel periodo di riferimento si è concluso il contenzioso promosso da parte del Consorzio Stabile SIS S.C.p.A., secondo classificato nella procedura a evidenza pubblica per l'affidamento a Contraente Generale della progettazione esecutiva e della realizzazione delle tratte B2 e C dell'infrastruttura, avverso l'esito della gara. Sia il TAR Milano che il Consiglio di Stato, quest'ultimo con sentenza n. 7669/2023 dell'8 agosto 2023, hanno respinto i ricorsi del Consorzio SIS.

Per quanto riguarda l'Interconnessione del Sistema Viabilistico Pedemontano con il raccordo autostradale diretto Brescia-Milano (IPB), si segnala che nel periodo di riferimento è stato disposto l'affidamento della Concessione all'unico soggetto partecipante alla gara, ovvero il soggetto promotore dell'autostrada regionale, in costituendo raggruppamento temporaneo di imprese con mandataria Vitali S.p.A. e mandanti Impresa Pellegrini S.r.l., Colombo Severo & C. S.r.l., Soletto S.p.A., Autostrade Bergamasche S.p.A. e BG3 S.r.l., secondo i parametri di offerta economica e di riduzione della durata di esecuzione dei lavori presentati dall'aggiudicatario.

CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE - CAV S.P.A.

Quota di Partecipazione Anas 50%

CAV è stata costituita in via paritetica da Anas e dalla Regione Veneto ai sensi e per gli effetti degli artt. 2325 e ss. del Codice Civile, nonché dell'art. 2, comma 290, della Legge 24.12.2007 n. 244 (Legge Finanziaria 2008), per la gestione in Concessione del raccordo autostradale di collegamento tra l'A4-tronco Venezia-Trieste (il "Passante di Mestre"), delle opere a questo complementari e della tratta autostradale Venezia-Padova, nonché - conformemente a quanto disposto nella delibera CIPESS n. 3 del 26 gennaio 2007- per il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti alla realizzazione e gestione degli ulteriori investimenti di infrastrutturazione viaria che saranno indicati dalla Regione Veneto, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT").

Da ultimo, in data 11 dicembre 2023, l'Assemblea straordinaria degli azionisti ha deliberato favorevolmente in ordine alle modifiche statutarie principalmente preordinate al recepimento di quanto previsto dall'articolo 16 del D.L. n. 104/2023 e in particolare: (i) la trasformazione di CAV in Società "in house"; il controllo analogo sarà esercitato in via congiunta dagli azionisti attraverso un apposito comitato di coordinamento; (ii) l'ampliamento dell'oggetto sociale; alla Società potranno essere affidate le attività di realizzazione, gestione, progettazione e manutenzione ordinaria e straordinaria a) di ulteriori tratte

autostradali, situate prevalentemente nel territorio della Regione Veneto, nonché, previa intesa tra le Regioni interessate, nel territorio delle regioni limitrofe, b) di infrastrutture non autostradali anche se non soggette a pedaggio, ricadenti nel territorio regionale, nonché c) delle infrastrutture logistiche necessarie a soddisfare esigenze di trasporto intermodale nell'ambito della Regione Veneto.

La rete attualmente in Concessione ha un'estensione di 74,126 km e risulta costituita da: Passante di Mestre (in A4 – sistema chiuso) con un'estesa convenzionale di 32,326 km; tratto autostradale Padova-Venezia, (parte in A4 e parte in A57 - sistema chiuso) con un'estesa di 23,300 km; tratto autostradale in sistema aperto (A57) relativo alla Tangenziale Ovest di Mestre (km 9,100) e raccordo con l'aeroporto "Marco Polo" di Tessera/Venezia (km 9,400).

La Società nel periodo di riferimento ha continuato a portare avanti l'iter per l'aggiornamento del nuovo PEF 2020-2032 e del PFR 2020-2024, secondo il quadro regolatorio definito dall'ART, che in conformità alla scadenza fissata dal D.L. 30 dicembre 2023 n. 215 ("Decreto Mille Proroghe") si dovrà perfezionare entro il 31 dicembre 2024.

Il progetto di bilancio 2023 chiude con un'utile pari a 32 milioni di euro (+7 milioni di euro vs 2022), determinato principalmente dall'aumento dei ricavi netti da pedaggio a 148 milioni di euro (+4 milioni di euro vs 2022), per effetto dell'incremento dei livelli di traffico (+4%), a fronte di tariffe invariate rispetto al 2022. L'EBITDA è pari a 98 milioni di euro (+7 milioni di euro vs 2022).

AUTOSTRADA ASTI-CUNEO S.P.A. ("ATCN")

Quota di Partecipazione Anas 35%

ATCN è Concessionaria per la progettazione, la realizzazione, la manutenzione e la gestione del collegamento autostradale a pedaggio tra le città di Asti e di Cuneo (A33). Il collegamento autostradale assentito in Concessione (il "Collegamento") è articolato in due tronchi tra di loro connessi a mezzo di un tratto (di lunghezza pari a circa 19 km) dell'autostrada A6 Torino-Savona.

ATCN è controllata e soggetta all'attività di direzione e coordinamento di SALT p.A. e parte del Gruppo ASTM.

Come noto, per riavviare i lavori per il completamento del Collegamento, rimasti fermi per diversi anni a causa di significative criticità nell'attuazione del piano degli investimenti, e nel riequilibrio del PEF, ATCN, d'intesa con SATAP (Concessionaria del collegamento autostradale A4 Torino-Milano e controllata da ASTM, che ne detiene una quota azionaria pari al 99,9%), ha concordato con il Concedente MIT una modifica degli accordi convenzionali (di seguito anche "l'Operazione") basata sostanzialmente su un meccanismo di finanziamento incrociato ("cross-financing") tra ATCN (beneficiaria) e SATAP (erogante). Gli atti aggiuntivi alle rispettive Convenzioni di Concessione ATCN-MIT e SATAP-MIT, che recepiscono l'Operazione, sono divenuti pienamente efficaci in data 6 marzo 2021.

L'operazione, seppur condivisibile e apprezzabile nelle sue finalità generali (intervenuto sblocco dei lavori dopo tanti anni di stallo, il riequilibrio della Concessione ATCN ecc.), potrebbe avere effetti

distorsivi nei rapporti tra i soci.

Anas ha pertanto avviato diverse interlocuzioni con la Società e la sua Capogruppo ASTM, al fine di valutare al meglio gli effetti dell'Operazione e di intraprendere le migliori iniziative a propria tutela e, non essendosi trovato un accordo tra le parti, in data 8 marzo 2023 ha presentato istanza volontaria di mediazione nei confronti delle Società ATCN, ASTM e SATAP, in relazione a) all'impugnazione di delibera assembleare di approvazione del bilancio chiuso al 31.12.2021 di ATCN approvato nella riunione del 19 aprile, proseguita in data 20 aprile 2022, nonché b) alla contestazione di atti pregiudizievoli e relativa domanda risarcitoria con riferimento all'operazione di *cross financing* tra SATAP e ATCN.

La prima udienza di mediazione si è tenuta il 29 marzo 2023 e ha avuto esito negativo in quanto ATCN, SATAP e ASTM non hanno aderito alla mediazione.

Per la tutela dei diritti e degli interessi di Anas si sono profilati, pertanto, i soli rimedi giudiziali. Anas, in data 18 aprile 2023, ha notificato ad ATCN atto di citazione per l'impugnazione della delibera assembleare di approvazione del bilancio 2021. ATCN si è costituita in giudizio eccependo l'infondatezza delle domande attoree.

Al fine di verificare la possibilità di trovare una soluzione bonaria alla lite, le parti hanno istituito un tavolo tecnico per analizzare in buona fede e correttezza gli effetti dell'operazione di *cross financing*, in particolare, rispetto agli interessi di Anas. Tuttavia, al momento, il tavolo tecnico non è approdato a conclusioni condivise.

Nel periodo di riferimento ha trovato definizione il contenzioso promosso dal Consorzio SIS (concorrente della gara per l'affidamento della Concessione A33 nel 2003), dapprima, innanzi al TAR Lazio e, successivamente, innanzi al Consiglio di Stato, per ottenere l'annullamento delle delibere 13 e 14 del 2020 con cui il CIPESS aveva approvato gli schemi di atto aggiuntivo alle rispettive Convenzioni di Concessione di SATAP A4 e ATCN, che recepiscono l'Operazione di *cross-financing*, nonché - tra l'altro e per quanto di interesse - della Convenzione Unica stipulata il 1.08.2007 fra Anas (allora in qualità di concedente) e ATCN e di ogni altro atto presupposto, consequenziale e comunque collegato alle suddette delibere CIPESS. Il TAR Lazio aveva respinto nel merito il ricorso con sentenza dell'8.08.2022. Il Consiglio di Stato, con sentenza n. 10351/2023 del 30 novembre 2023, ha rigettato l'appello presentato dal Consorzio SIS avverso la sentenza di primo grado, confermando in tal modo la legittimità dell'Operazione di *cross-financing* sotto il profilo amministrativo.

I flussi di traffico relativi all'anno 2023, confrontati con lo stesso periodo del 2022, hanno registrato un incremento complessivo del 5%.

I ricavi netti da pedaggio (22 milioni di euro) evidenziano complessivamente un incremento dell'8%, riconducibile sia all'incremento del traffico sia all'aumento delle tariffe (+4,3%).

Il progetto di bilancio evidenzia un EBITDA di 24 milioni di euro (vs 42 milioni di euro nel 2022) e un utile di 15 milioni di euro (vs 26 milioni di euro nel 2022).

SOCIETÀ ITALIANA PER AZIONI PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO ("SITMB")

Quota di Partecipazione Anas 32,125%

SITMB è stata costituita nel 1957 per partecipare alla costruzione e alla gestione in Concessione del tunnel transalpino del Monte Bianco di comunicazione tra la Francia e l'Italia (il "Traforo"), nonché per concorrere al miglioramento del sistema viario di accesso al Traforo entro i confini della Regione Valle d'Aosta. La durata della Concessione è attualmente fissata al 2035.

SITMB controlla la Raccordo Autostradale Valle d'Aosta - RAV S.p.A. ("RAV"), detenendone il 58% delle azioni ordinarie. La Regione Autonoma Valle d'Aosta detiene il rimanente 42% delle azioni ordinarie e il 100% delle azioni privilegiate. RAV è Concessionaria fino a tutto il 2032 del tratto della A5 Aosta-Val Veny, per uno sviluppo complessivo di oltre 32 km.

La Concessione di costruzione e gestione del Traforo è regolata attualmente dalla Convenzione internazionale firmata il 24 novembre 2006 dai Governi di Italia e Francia e ratificata in Italia con Legge 27 settembre 2007 n. 166 (sostitutiva della precedente Convenzione firmata in data 14 marzo 1953). La Società ha avviato da tempo le attività per la definizione del testo della nuova Convenzione di Concessione, di aggiornamento di quella attualmente vigente, stipulata in data 17 novembre 1971, per adeguarla alle disposizioni della Convenzione internazionale sopra citata, tra cui la proroga del periodo di Concessione dal 2035 al 2050. Al riguardo, nel corso del periodo di riferimento non sono tuttavia emersi sviluppi degni di nota; ciò anche a causa dell'incertezza circa la destinazione dei maggiori introiti generati dagli incrementi tariffari applicati al Traforo in conseguenza di quelli applicati al traforo del Fréjus, per finanziare i lavori di realizzazione della seconda canna. Essendo infatti stabilito convenzionalmente il principio di invarianza tariffaria tra i due trafori, del Fréjus e del Monte Bianco, gli incrementi tariffari previsti per il T4 sono applicati anche al T1 (e viceversa).

Le attività di gestione, manutenzione, rinnovamento e modernizzazione del Traforo sono esercitate in modo unitario dal GEIE-TMB, organismo di diritto comunitario costituito nel 2000 in via paritaria dalle due Società concessionarie nazionali del Traforo (SITMB e la francese ATMB). Tutte le spese del GEIE sono suddivise in parti uguali tra le due Società concessionarie.

Di recente ATMB e SITMB hanno concordato una revisione della *governance* del GEIE -TMB e del perimetro delle attività a esso affidate, che prevede – tra l'altro – il trasferimento alle due Società concessionarie del Traforo delle competenze in merito allo svolgimento delle attività di manutenzione straordinaria e investimenti, gestione dell'esazione del pedaggio e gestione delle aree di regolazione dei mezzi pesanti. L'efficacia dell'accordo è tuttavia subordinata alla sua ratifica nell'ambito della nuova Convenzione internazionale tra Italia e Francia in corso di negoziazione.

In forza della partecipazione del 51% al capitale sociale di SITMB Autostrade per l'Italia (ASPI) esercita sia sulla Società che su RAV controllo e attività di direzione e coordinamento.



VALLE D'AOSTA - STRADA STATALE 27 'DEL GRAN SAN BERNARDO', RIAPERTURA DEL VALICO

Si ricorda che Anas aveva avviato un articolato contenzioso avente a oggetto la richiesta di annullamento delle delibere, assunte dagli Azionisti di SITMB nelle assemblee ordinaria e straordinaria del 24 ottobre 2017, relative alla destinazione degli utili di esercizio riportati a nuovo nel decennio precedente e alla ripartizione degli stessi tra soci a titolo di c.d. superbenefici, nonché alle modifiche allo statuto sociale in tema di meccanismi di riparto degli utili per asserita violazione delle norme statutarie. Con sentenza n. 231/2021 il Tribunale ha accolto la domanda di annullamento della delibera di distribuzione degli utili per violazione delle regole previste dall'art. 20 dello statuto, rigettando invece quella avente a oggetto la delibera di modifica dello statuto sociale. Sia Anas sia SITMB hanno presentato appello contro la sentenza.

Anas ha altresì impugnato dinanzi al Tribunale di Torino le delibere assembleari di approvazione del bilancio 2018 e del bilancio 2019 di SITMB, contestando in particolare che attraverso la politica di accantonamento al Fondo ripristino e sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili adottata negli ultimi esercizi la Società avrebbe ridotto in maniera illegittima l'utile distribuibile.

Su richiesta del Tribunale competente per i giudizi di impugnazione dei bilanci 2018 e 2019, Anas ha avviato nel 2021 una procedura di mediazione, estesa successivamente al giudizio pendente in appello di cui sopra, nonché all'impugnazione dei bilanci di esercizio 2020 e 2021 e 2022.

Nell'ambito del procedimento di mediazione le parti hanno trovato una intesa per chiudere in via transattiva (la "Prima Transazione") il contenzioso relativo all'impugnazione delle delibere assembleari del 2017. In particolare, per effetto della transazione SITMB ha pagato nei primi giorni del 2023 a favore di Anas i dividendi già deliberati e ancora in attesa di attribuzione, pari a circa 31 milioni di euro, oltre interessi e il rimborso delle spese legali.

Nei primi mesi del 2024 si è definita la soluzione transattiva tra Anas e SITMB, relativa a quanto formava oggetto del contenzioso residuo (la "Seconda Transazione").

Al riguardo, la Seconda Transazione prevede in sintesi:

- il riconoscimento *una tantum* di un privilegio sulla distribuzione di dividendi netti per 4.550.000,00 euro a favore dei soli soci pubblici italiani Anas e Regione Autonoma Valle d'Aosta;
- la modifica della disciplina statutaria riguardante le modalità di distribuzione e l'imputabilità dei dividendi, al fine – tra l'altro – di riconoscere un privilegio nella distribuzione dei dividendi a favore dei soli soci pubblici Italiani Anas e Regione Autonoma Valle d'Aosta, in ragione del 2% del valore nominale della loro partecipazione;
- il riconoscimento ad Anas del diritto di veto su determinate modifiche statutarie;
- l'istituzione dei comitati endoconsiliari "Controllo e Rischi" e "Operazioni con Parti Correlate";
- l'approvazione e l'aggiornamento da parte del CdA di SIMTB di una policy di gestione delle risorse finanziarie della Società e il diritto del CdA di ricevere un flusso informativo riguardante il Piano Economico e Finanziario delle Società controllate.

SOCIETÀ ITALIANA TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FRÉJUS - SITAF S.P.A.

Quota di Partecipazione Anas 31,746%

Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus S.p.A. ("SITAF") è Concessionaria fino a tutto il 2050 per la costruzione e la gestione della parte italiana del Traforo del Fréjus - T4 (aperto al traffico nel 1980) e dell'autostrada A32 Torino-Bardonecchia (aperta al traffico nel 1985). La gestione e la manutenzione unitaria del Traforo, su decisione dei Governi italiano e francese, è affidata al GEIE-GEF, organismo di diritto comunitario costituito in modo paritario dalle due Società concessionarie nazionali del Traforo, SITAF e la francese SFTRF.

La Società è attualmente controllata ed è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di ASTM che, a seguito dell'aggiudicazione definitiva dell'asta pubblica n. 1/2020, con la quale FCT (Comune di Torino) e Città Metropolitana di Torino (gli "Enti Locali") hanno messo in vendita le rispettive partecipazioni azionarie (19,347%), detiene direttamente una partecipazione azionaria del 66,069%.

Alla data del 31 dicembre 2023 SITAF controlla le seguenti Società, detenendone il 100% del capitale sociale:

- SITALFA S.p.A., lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria di infrastrutture stradali;
- TECNOSITAF S.p.A. (in liquidazione), servizi ingegneria integrata per infrastrutture stradali (che a sua volta controlla la Tecnositaf Russia LLC, con una partecipazione pari al 99,9% del Capitale Sociale);
- Road Safety Services - RO.S.S. S.r.l. (ex OK-GOL), servizi di cantierizzazione e antincendio;
- Musinet Engineering S.p.A., attività di progettazione, direzione lavori, assistenza tecnica in generale in relazione a lavori per infrastrutture stradali.

SITAF detiene inoltre il 50% del capitale sociale di Transenergia S.r.l., che partecipa, tramite la Società di scopo "Terna Interconnector", alla Società "Piemonte-Savoia", affidataria delle attività di costruzione ed esercizio della linea di interconnessione a corrente continua ad altissima tensione HVDC Italia-Francia e opere accessorie, attraverso un percorso completamente interrato di oltre 200 km che attraversa il confine nazionale in corrispondenza della "Seconda Canna" del Fréjus.

In relazione al contenzioso promosso da Anas avverso la delibera del 7 aprile 2021, con cui l'assemblea degli azionisti di SITAF ha approvato una serie di modifiche allo Statuto Sociale, procedendo in particolare all'eliminazione della riserva a beneficio dei soggetti pubblici della maggioranza del capitale sociale, con sentenza del 14 aprile 2023 il Tribunale civile di Torino ha respinto la domanda di merito proposta da Anas con condanna al rimborso alla parte convenuta delle spese processuali del giudizio. In data 28 giugno 2023 Anas ha proposto appello avverso detta sentenza.

Si rappresenta inoltre che è tuttora in corso un contenzioso tra SITAF e Anas riguardante le modalità di determinazione delle rate annuali di rimborso del debito ex Fondo Centrale di Garanzia. SITAF è debitrice di Anas, nq di gestore e beneficiario del patrimonio afferente all'ex Fondo Centrale di Garanzia ("FCG"),

per un importo di 788 milioni di euro al 31.12.2023.

Da ultimo, si evidenzia che, con l'intento di addivenire a una soluzione bonaria del contenzioso insorto, nel corso del periodo di riferimento, è stato istituito dalle parti un tavolo tecnico fra gli esperti delle rispettive Società – tutt'ora in corso -, che in buona fede e correttezza analizza le più adeguate possibilità di applicazione delle disposizioni di cui all'art. 5-ter della Convenzione di Concessione dell'A32, che disciplinano le modalità di rimborso del debito ex FCG.

Non si è ancora concluso l'iter avviato da tempo per l'aggiornamento del PEF e del PFR dell'A32 per il periodo regolatorio 2019-2023.

Inoltre, la Società risulta tuttora impegnata nell'ultimazione dei lavori per la realizzazione della seconda galleria di transito del Traforo.

Nel corso del periodo di riferimento la Società ha realizzato un'operazione di rinegoziazione e modifica dell'operazione di *project financing*, originariamente sottoscritta nel 2013 con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. ("CDP") e Banca Europea per gli Investimenti ("BEI" e, unitamente a CDP, gli "Istituti Finanziatori Originari") volta a finanziare gli investimenti della Società a suo tempo previsti dal Piano Economico Finanziario 2009. Con tale operazione la Società ha (i) incrementato il credito complessivamente accordato da 300 milioni di euro a 450 milioni di euro, finalizzato a coprire le esigenze finanziarie connesse al nuovo piano capex, mediante l'apertura di nuovi *commitment* rilasciati da BEI e CDP (con parziale garanzia SACE) e UniCredit; (ii) esteso di 4 anni la scadenza del contratto (da 15.06.2033 a 15.06.2037); (iii) ridotto significativamente il *pricing* delle linee di credito esistenti allineandolo ai livelli correnti di mercato e (iv) migliorato alcuni rilevanti termini e condizioni rispetto alle precedenti linee di credito.

ALTRE INFORMAZIONI

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali di maggior rilievo in essere al 31 dicembre 2023. A tutt'oggi, e salvo ove diversamente specificato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria. Inoltre, ricorrendone le circostanze, la Società si è costituita parte civile.

Con riferimento ai procedimenti giudiziari penali, avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti della Società, si evidenzia che nel corso dell'esercizio 2023 non vi sono state condanne in via definitiva a carico di vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) per:

- delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per la Società ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive;
- delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nel D.lgs. 231/2001;
- per gli ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012.

Si segnala, inoltre, che a fine 2023, nell'ambito di un procedimento penale che era stato avviato dalla Procura della Repubblica di Roma nel 2021 (con indagini che avevano coinvolto quattro dipendenti Anas), è stata notificata alla Società un'ordinanza di applicazione di misure cautelari personali nei confronti di cinque imprenditori – sottoposti alla misura degli arresti domiciliari – e di due dipendenti Anas, ai quali è stata applicata la misura interdittiva della sospensione per 12 mesi dallo svolgimento del pubblico ufficio esercitato presso Anas.

Nei confronti di tali dipendenti e di altri coinvolti e indagati nel procedimento penale sono stati adottati, in base alle informazioni e/o documentazione in possesso della Società, provvedimenti cautelari della sospensione e, ove ritenuti sussistenti i presupposti, sono stati avviati procedimenti disciplinari che hanno portato al licenziamento.

Recentemente, in data 11 marzo 2024, il GIP ha disposto di procedersi nelle forme del Giudizio immediato, nei confronti di quattro tra gli imprenditori coinvolti, qualificando Anas come persona offesa. L'udienza di apertura del dibattimento è stata fissata per il 30 aprile 2024. Per gli altri indagati il procedimento è ancora pendente nella fase delle indagini preliminari.

Inoltre, il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, etc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto a effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi e oneri è invece riportato nelle Note al bilancio cui si rinvia. Allo stesso modo anche la descrizione delle attività e passività potenziali, così come definite dai principi di Gruppo, sono riportati nelle Note al bilancio cui si fa integrale rinvio.

Procedimenti penali ex 231/2001

Al 31.12.2023 Anas presenta due posizioni passive ex art. 231/2001:

- Salerno 2 - A seguito di infortunio mortale nell'ambito della realizzazione della Galleria "S. Angelo", presso il cantiere dei Lavori di ammodernamento della A2 "Autostrada del Mediterraneo" al km 47,800, un dipendente della ditta esecutrice subisce in data 18 marzo 2009 gravi lesioni a cui sopraggiunge decesso presso l'ospedale di Salerno in data 20 aprile 2009, Anas risulta imputata ai sensi dell'art. 5 comma 1 lett. B) e 25 septies comma 2 D.lgs. 231/01 commesso in relazione al reato di cui all'art. 589 comma 2 c.p., "perché non avendo adottato ed efficacemente attuato modelli di organizzazione al fine di prevenire la commissione di reati e non avendo affidato a un organismo dell'ente dotato di autonomi poteri di iniziativa e di controllo, il compito di vigilare sull'osservanza dei modelli e di curare il loro aggiornamento che, comunque, ove pure esistente, ometteva o eseguiva una insufficiente vigilanza, e avendo violato gli obblighi di direzione e vigilanza sul soggetto delegato per la sicurezza". All'udienza del 6 giugno 2023, il PM ha avanzato richiesta di assoluzione in relazione alle posizioni dei dipendenti Anas, nonché di Anas medesima quale imputata ai sensi del D.lgs. 231/01. L'udienza del 6 febbraio 2024, posticipata al 27 febbraio, ha definito il procedimento con sentenza di assoluzione per tutti gli imputati. Si evidenzia, in particolare, che l'assoluzione è stata disposta anche nei confronti di Anas - imputata ai sensi del D.lgs. n. 231/2001.
- Palmi - Procedimento penale n. RGNR N. 710/2010 aperto dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Palmi a seguito di un incidente mortale sul lavoro del 27.02.2010 (deceduto dipendente della ditta esecutrice dei lavori per conto di Anas). Richiesta tutela legale e peritale nel 2010 da 1 Dirigente Anas oltre ad Anas chiamata a rispondere per Legge 231/2001. L'udienza del 1° marzo u.s. è stata rinviata per assenza del giudice titolare. La prossima udienza sarà il 19 luglio p.v.

Altri procedimenti penali

Non ci sono altri procedimenti penali rilevanti da dichiarare.

ART. 2086 C.C. Gestione dell'impresa

Si precisa che, non sussistono allo stato attuale criticità significative in ordine all'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società alla natura e alle dimensioni della stessa, la cui implementazione e adozione di misure necessarie è in capo agli Amministratori così come previsto dall'art. 2086 del Codice Civile.

REMUNERAZIONE DEGLI AMMINISTRATORI

Di seguito si riportano i compensi del Presidente del Consiglio di Amministrazione e dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale deliberati sia dall'Assemblea degli Azionisti ai sensi dell'art. 2389 I comma c.c. che dal Consiglio di Amministrazione.

Valori in migliaia di euro

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE	
	Emolumenti Annuali Mandato
Compenso fisso	105

Valori in migliaia di euro

AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE	
	Emolumenti Annuali Mandato
Compenso fisso: emolumento carica AD ex art. 2389 III comma c.c.*	60
Compenso fisso: rapporto di lavoro Direttore Generale	340
Componente variabile: rapporto di lavoro Direttore Generale	120

(*) Compenso omnicomprensivo che assorbe l'emolumento deliberato dall'Assemblea degli Azionisti come Consigliere di Amministrazione.

ADESIONE AL CONSOLIDATO FISCALE

Nel corso del 2014 Anas ha esercitato l'opzione per la tassazione consolidata, ai sensi degli artt. 117 e seguenti del TUIR.

Per il triennio 2014-2016 le Società incluse nel consolidato fiscale sono state la controllante Anas, Anas International Enterprise in liquidazione e Quadrilatero Marche-Umbria. Successivamente, per il triennio 2015-2017, è stata inclusa nel perimetro del consolidamento fiscale la Società SITAF S.p.A.

La Società SITAF S.p.A. è uscita dal perimetro di consolidamento a partire dal periodo d'imposta 2019 a seguito della risposta dell'Agenzia delle Entrate all'istanza di interpello pubblicata in data 16 novembre 2020.

L'opzione si è rinnovata tacitamente anche per il triennio 2023-2025 per le Società di prima adesione (Anas, Anas International Enterprise in liquidazione e Quadrilatero Marche-Umbria).

Il consolidato fiscale del gruppo Anas chiude in perdita sistematica per effetto dell'applicazione alla Capogruppo della norma speciale di cui all'art. 1, comma 1026, della L. 27/12/2006 n. 296 che rinvia all'art. 1, commi 86-87, della L. 23/12/2005 n. 266 (detassazione dei contributi ricevuti dallo Stato). A seguito della risposta all'istanza di interpello n. 956-1562/2018 presentato da Anas, l'Agenzia delle Entrate ha confermato l'applicazione della suddetta norma di favore anche a seguito del passaggio agli IAS. L'ultima dichiarazione modello CNM2023, presentata per l'esercizio 2022 in data 29 novembre 2023, registra una perdita complessiva utilizzabile pari a 12.700 milioni di euro.

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER

La Società, come detto sottoposta, su base contrattuale, all'attività di direzione e coordinamento di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, non ha assunto decisioni rilevanti ai sensi dell'art. 2497 ter del Codice Civile nel corso dell'esercizio 2023.

Per completezza si fa, in ogni caso, presente che, in coerenza con il modello organizzativo e di governance del Gruppo Ferrovie dello Stato, sono stati recepiti atti di direzione e coordinamento a valenza di Gruppo, ferme restando comunque le prerogative di autonomia e indipendenza della Società e la declinazione degli stessi atti in relazione alle proprie peculiarità organizzative.

AZIONI PROPRIE

La Società, nel corso dell'esercizio 2023, non ha posseduto azioni proprie, né per il tramite di Società fiduciarie, né per interposta persona, ai sensi dell'art. 2357 del Codice Civile.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra Anas S.p.A., le Società del Gruppo FS Italiane, e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali – ove del caso – ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne; le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo FS Italiane.

Tali processi e operazioni avvengono, alle normali condizioni di mercato, nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione e nel rispetto delle Procedure Amministrative Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle Società del Gruppo. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota al bilancio n. 42 Parti Correlate.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Concessione Anas-MIT e Contratto di Programma Anas S.p.A. 2021-2025

Il CIPESS nella seduta del 21 marzo 2024 ha approvato, con prescrizioni, la proposta di Contratto di Programma MIT-Anas 2021-2025.

Il Contratto di Programma ha come periodo di riferimento il quinquennio ricompreso tra il 1° gennaio 2021 e il 31 dicembre 2025 in quanto il precedente contratto disciplinava il periodo 2016-2020 e si è fino a oggi operato anche sulla base di aggiornamenti infrannuali. Relativamente agli anni 2021-2022 il Contratto ha a oggetto opere già appaltate e inserite nell'Allegato A - Tabella A.1, e unitamente, si riferisce al consuntivo dei servizi già resi nell'Allegato B; con riferimento agli anni 2023-2025, si riferisce alle opere appaltabili nel medesimo triennio, individuate nell'Allegato A - Tabella A.2. e alla previsione dei servizi da rendere nell'Allegato B.

Il Contratto di Programma è costituito da uno schema di Articolato unico per Investimenti e Servizi e dai relativi Allegati. Il Contratto di Programma 2021-2025 tiene conto sia degli interventi normativi successivi alla sottoscrizione CdP 2016-2020 attuando, in particolar modo, le disposizioni contenute all'art. 2 commi sexies/sexdecies del Decreto Legge n. 121/2021 con le quali è stata ridefinita la *mission* di Anas nonché stabilito un nuovo sistema di finanziamento degli investimenti e dei relativi aggiornamenti che abbiano avuto un impatto modificativo/integrativo delle risorse disponibili, sia dello stato delle attività progettuali e autorizzative degli interventi, dei commissariamenti degli interventi e del costo delle opere. Per i dettagli si rimanda a quanto indicato nel paragrafo "Rapporti con lo Stato e altri enti locali".

Con nota, del 22 marzo 2024 il MIT nel comunicare ad Anas l'approvazione del Contratto di Programma 2021-2025 ha segnalato che *"il CIPESS si è favorevolmente espresso, con prescrizioni e raccomandazioni, sulla proposta di Contratto di Programma"*, precisando che *"il completamento dell'iter di approvazione del Contratto di Programma 2021-2025 costituisce atto presupposto per il successivo aggiornamento del Piano Economico- Finanziario (PEF) e la stipula della nuova Convenzione in osservanza alle disposizioni normative di cui all'oggetto (art. 1, commi 1018 [e 1019] della Legge n. 296/2006. art. 2, commi sexies/sexiesdecies, Decreto Legge n. 121/2021 convertito in Legge n. 156/2021, n.d.r.)"*.

Tali sviluppi depongono nel senso della perdurante applicabilità del meccanismo previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019 della Legge n. 296/2006 relativamente all'adeguamento della durata della Concessione. Infatti, il Contratto di Programma 2021-2025 si inserisce nel procedimento previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019 Legge n. 296/2006 perché introduce una finalità programmatica di lungo periodo cui è connesso l'adeguamento del PEF la cui approvazione permetterà la stipula della nuova Convenzione unica e il conseguente adeguamento della durata del rapporto concessorio secondo il seguente procedimento:

- 1 Nuovo Contratto di Programma (2021-2025) che «individua le opere da realizzare e i servizi da rendere sulla base di un piano pluriennale di opere e di un programma di servizi sulla rete stradale» (art. 2, comma 2-undecies, D.L. n. 121/2021)
- 2 Nuovo PEF che declina il contenuto del PEF e individua le opere da realizzare e i servizi da rendere a contributo (art. 1, comma 1018, Legge n. 296/2006 e art. 2, comma 2-duodecies, D.L. 121/2021)
- 3 Approvazione del PEF con Decreto del MIT di concerto con MEF e MASE, sentite le competenti Commissioni parlamentari (art. 1, comma 1018, Legge n. 296/2006)
- 4 Sottoscrizione della nuova Convenzione unica «in occasione del perfezionamento della Convenzione unica, il MIT, di concerto con il MEF, può adeguare la durata della Concessione di Anas Spa» (art. 1, comma 1018, Legge n. 296/2006).



MARCHE - STRADA STATALE 16 'ADRIATICA', NUOVA ROTATORIA

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2023

PROSPETTI CONTABILI

CONTO ECONOMICO

Valori in unità di euro

	Nota	Esercizio chiuso al	
		2023	2022*
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	3.837.904.550	3.359.014.704
Altri ricavi	5	69.225.217	45.521.345
Ricavi e proventi		3.907.129.767	3.404.536.049
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	6	(14.740.517)	(10.757.577)
Costi per servizi	7	(3.235.539.296)	(2.698.499.791)
Costi del personale	8	(495.429.977)	(473.219.457)
Altri costi operativi	9	(25.500.293)	(18.601.393)
Costi		(3.771.210.083)	(3.201.078.218)
Ammortamenti	10	(170.518.515)	(171.507.191)
Svalutazione perdite (riprese) di valore	11	(11.932.665)	(32.765.184)
Risultato operativo		(46.531.495)	(814.543)
Proventi da partecipazioni	12	3.028.617	34.908.447
Altri proventi finanziari	13	18.679.022	20.798.977
Oneri su partecipazioni	14	(69.284.624)	(5.441.913)
Altri oneri finanziari	15	(68.658.578)	(44.629.807)
Totale proventi e oneri finanziari		(116.235.563)	5.635.703
Risultato prima delle imposte		(162.767.059)	4.821.160
Imposte sul reddito	16	41.518	14.526
Utile (Perdita) netta d'esercizio		(162.725.541)	4.835.686

* Alcuni importi del 2022 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Valori in unità di euro

	Nota	Esercizio chiuso al	
		2023	2022
Utile (Perdita) netta d'esercizio	29	(162.725.541)	4.835.686
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	31	(430.420)	3.555.383
Totale Conto economico complessivo dell'esercizio		(163.155.961)	8.391.069

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

Valori in unità di euro

	Nota	31.12.2023	31.12.2022*
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	17	365.593.994	360.277.969
Attività immateriali	18	1.093.834.451	1.195.271.355
Partecipazioni	19	639.955.706	709.759.982
Diritti concessori finanziari non correnti	20	235.405.303	1.479.072.149
Altre attività finanziarie non correnti	21	252.227.895	745.432.162
Crediti tributari	23	3.940.116	2.743.698
Altre attività non correnti	24	635.048.697	879.628.219
Totale Attività Non Correnti		3.226.006.162	5.372.185.533
Rimanenze	25	13.629.150	13.559.048
Attività per lavori in corso su ordinazione	26	204.828.671	151.987.821
Diritti concessori finanziari correnti	20	3.309.129.282	2.035.242.384
Altre attività finanziarie correnti	21	572.440.462	90.311.471
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	27	116.392.601	68.189.835
Crediti commerciali	28	217.382.505	186.767.244
Altre attività correnti	24	1.685.979.300	1.559.320.685
Totale Attività Correnti		6.119.781.972	4.105.378.489
Totale Attività		9.345.788.134	9.477.564.022
Patrimonio Netto e Passività			
Capitale sociale	-	2.269.892.000	2.269.892.000
Riserve	-	489.215.682	488.973.898
Riserve di rivalutazione	-	122.881	553.301
Utili (Perdite) portati a nuovo	-	(314.777.585)	(314.777.585)
Utili (Perdite) d'esercizio	-	(162.725.541)	4.835.686
Totale Patrimonio Netto	29	2.281.727.437	2.449.477.299
Finanziamenti a medio/lungo termine	30	4.264.000	7.260.409
Benefici ai dipendenti	31	24.245.274	24.028.434
Fondi rischi e oneri	32	984.377.156	1.116.177.568
Acconti per opere da realizzare non correnti	33	1.205.093.118	1.348.358.239
Altre passività finanziarie non correnti	34	203.888.624	735.591.194
Totale Passività Non Correnti		2.421.868.172	3.231.415.844
Finanziamenti a breve termine e quota corrente	30	581.591.020	570.406.999
Acconti per opere da realizzare correnti	33	577.130.734	482.309.918
Altre passività finanziarie correnti	34	382.832.788	5.760.568
Debiti commerciali correnti	34	2.436.069.147	2.082.844.286
Altre passività correnti	35	664.568.836	655.349.107
Totale Passività Non Correnti		4.642.192.525	3.796.670.879
Totale Passività		7.064.060.698	7.028.086.722
Totale Patrimonio Netto e Passività		9.345.788.134	9.477.564.022

* Alcuni importi del 2022 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

	Riserve					Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo		Totale Patrimonio Netto
	Capitale Sociale	Riserva Legale	Riserva Straordinaria Rep 72342	Riserve Diverse	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti		Utili (perdita) d'esercizio	Utili (perdita) d'esercizio	
Saldo al 1° gennaio 2022	2.269.892.000	4.424.586	267.371.441	217.157.789	(3.002.083)	485.951.733	(314.777.586)	401.657	2.441.467.804
Utile/(Perdita) d'esercizio						0		4.835.686	4.835.686
Utile/(Perdita) attuariale per benefici attuariali					3.555.383	3.555.383			3.555.383
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		20.083				20.083		(401.657)	(381.574)
Prelievo forzoso ex Legge n. 208/2015 art. 1 comma 506						0			0
Aumento di capitale (riduzione di capitale)						0			0
Altri movimenti						0			0
Saldo al 31 dicembre 2022	2.269.892.000	4.444.669	267.371.441	217.157.789	553.300	489.527.198	(314.777.586)	4.835.686	2.449.477.299
Saldo al 1° gennaio 2023	2.269.892.000	4.444.669	267.371.441	217.157.789	553.300	489.527.198	(314.777.586)	4.835.686	2.449.477.299
Utile/(Perdita) d'esercizio						0		(162.725.541)	(162.725.541)
Utile/(Perdita) attuariale per benefici attuariali					(430.420)	(430.420)			(430.420)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		241.784				241.784			241.784
Prelievo forzoso ex Legge n. 208/2015 art. 1 comma 506						0		(4.835.686)	(4.835.686)
Aumento di capitale (riduzione di capitale)						0			0
Altri movimenti						0			0
Saldo al 31 dicembre 2023	2.269.892.000	4.686.454	267.371.441	217.157.787	122.880	489.338.562	(314.777.586)	(162.725.541)	2.281.727.436

Valori in unità di euro

RENDICONTO FINANZIARIO

Valori in unità di euro

	Nota	31.12.2023	31.12.2022*
Utile/(perdita) di esercizio		(162.725.541)	4.835.686
Imposte sul reddito	16	(41.518)	(14.526)
(Proventi)/Oneri finanziari	12-13-14-15	116.235.563	(5.635.703)
Ammortamenti	10	170.518.515	171.507.191
Accantonamenti e svalutazioni	11-30-31	250.189.583	210.037.694
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	17-18	(72.659)	(12.631)
Variazione delle rimanenze	24	(70.102)	(2.012.095)
Variazione dei crediti commerciali e delle Attività per lavori in corso	25-27	(82.713.679)	29.524.310
Variazione dei debiti commerciali	24	351.863.848	482.491.263
Variazione delle altre passività	25	8.743.462	57.442.458
Variazione delle altre attività	22-23	117.557.746	(194.997.865)
(Utilizzi fondi rischi e oneri)	31	(192.994.000)	(60.250.317)
(Rilasci fondi rischi e oneri)	31	(187.304.000)	(203.109.738)
(Pagamento benefici ai dipendenti)	30	(22.833.769)	(21.321.893)
Proventi finanziari incassati/(oneri finanziari pagati)	12-13-14-15	(30.450.583)	(1.978.917)
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	20-32	(78.664.357)	(264.436.552)
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA		257.238.510	202.068.366
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	17	(14.349.135)	(23.337.641)
Investimenti in attività immateriali	18	(31.193.566)	(26.381.499)
Investimenti in partecipazioni	19	(146.250)	(3.264.724)
Investimenti al lordo dei contributi		(45.688.951)	(52.983.864)
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	17	78.486	60.579
Disinvestimenti		78.486	60.579
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO		(45.610.465)	(52.923.285)
Canoni per leasing finanziario	33	(17.727.346)	(6.401.913)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	29	(2.996.409)	(14.412.633)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	29	11.184.021	(161.149.133)
Variazione delle altre attività finanziarie	21	24.463.482	(286.419.261)
Variazione delle altre passività finanziarie	33	(173.755.127)	(450.042)
Dividendi	28	(4.593.902)	(381.574)
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA		(163.425.280)	(469.214.555)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio		48.202.765	(320.069.474)
Disponibilità liquide a inizio esercizio*	26	68.189.835	388.259.310
Disponibilità liquide a fine esercizio	26	116.392.601	68.189.835

* Alcuni importi del 2022 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.



BASILICATA - STRADA STATALE 653 'DELLA VALLE DEL SINNI', DETTAGLIO BARRIERE

NOTE AL BILANCIO

1. PREMESSA

Anas S.p.A. (nel seguito anche la “Società”) è una Società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l’ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma, Via Monzambano 10.

La Società è Concessionaria ai sensi del D.L. 138/2002 (convertito con L. 178/2002), con socio unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e, con decorrenza 1° giugno 2022 ai sensi del Regolamento di Gruppo, soggetta all’attività di direzione e coordinamento di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 27 marzo 2024 e lo stesso sarà sottoposto all’Assemblea per l’approvazione e il successivo deposito, entro i termini previsti dalla Legge. L’Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.

La Società, optando per l’esenzione dal consolidamento prevista dal paragrafo 4A dell’IFRS 10, ai sensi dell’art. 27 del D.lgs. 127/1991, ha redatto il bilancio d’esercizio. Il bilancio consolidato a uso pubblico viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui Anas è interamente e direttamente controllata. La controllante ha sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, indirizzo presso il quale è possibile ottenere tale documento nei termini e con le modalità previste dalla vigente normativa.

La Società PricewaterhouseCoopers S.p.A. è incaricata della funzione di revisione legale dei conti per il periodo 2023-2025, ai sensi dell’articolo 14 del D.lgs. 39/2010 e degli articoli 2409-bis e seguenti del Codice Civile.

2. CRITERI DI REDAZIONE

Il presente bilancio relativo all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (International Accounting Standards - IAS e International Financial Reporting Standards - IFRS) emanati dall’International Accounting Standards Board (IASB), e alle interpretazioni emesse dall’IFRS Interpretations Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC), riconosciuti nell’Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell’esercizio (l’insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti “EU-IFRS”). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento.

Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

La valuta funzionale della Società è l’euro, base di presentazione del bilancio, che rappresenta la moneta corrente dei Paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di euro.

NOTE AL BILANCIO

Il Bilancio è costituito dalla Situazione patrimoniale-finanziaria, dal Conto economico, dal Conto economico complessivo, dal Prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal Rendiconto finanziario e dalle relative Note al Bilancio; in dettaglio:

- la Situazione patrimoniale-finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio “corrente/non corrente” con specifica separazione, se presenti, delle attività/passività classificate come possedute per la vendita o incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle *continuing operation* da quello delle *discontinued operation*;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d’esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto.

La Relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il Bilancio di esercizio.

Il presente Bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l’insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 37 - Gestione dei rischi finanziari.

Il Bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per i casi in cui è obbligatoria l’applicazione del criterio del *fair value*.

Si precisa, inoltre, che con il termine “corrente” si intendono i 12 mesi successivi la data di riferimento del presente documento, mentre per “non corrente” i periodi oltre i 12 mesi successivi la medesima data.

Nella predisposizione del presente Bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio d’esercizio al 31 dicembre 2022, a eccezione di quanto descritto nei successivi paragrafi.

3. PRINCIPALI PRINCIPI CONTABILI APPLICATI

Di seguito sono riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del Bilancio d’esercizio.

Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d’acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d’acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di

smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati nell'attivo patrimoniale.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti all'ampliamento, l'ammodernamento o il miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del *component approach*, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

L'ammortamento viene calcolato in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti.

La vita utile delle immobilizzazioni materiali e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati solo per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati.

Le aliquote di ammortamento e le vite utili sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Impianti generici (elementi per tettoie e baracche, serbatoi e vasche, condutture, recinzioni, ponteggi in metallo – trasformatori – officina di manutenzione – impianti di trasporto interno, sollevamento)	10%
Impianti tecnologici	4%
Macchinari operatori e impianti specifici (macchinario per le costruzioni edili, di gallerie, pozzi, argini – compressori stradali ed altro macchinario per costruzioni di strade)	15%
Fabbricati destinati all'industria	4%
Costruzioni leggere	10%
Altre opere d'arte (apparecchi di segnalazione, compressori, martelli pneumatici, semoventi, pale meccaniche)	25%
Officine meccaniche	10%
Attrezzatura varia e minuta	12%
Mobili e macchine ordinarie d'ufficio	12%
Macchine d'ufficio elettromeccaniche e elettroniche compresi i computer e i sistemi telefonici elettronici	20%
Autoveicoli da trasporto (autoveicoli pesanti in genere, carrelli elevatori, mezzi di trasporto interno, ecc.)	20%
Autovetture, motoveicoli e simili	25%

BENI IN LEASING

Individuazione

Alla data di inizio di un contratto di locazione o di affitto in generale (*inception date*, anteriore tra quella di stipula del contratto e quella in cui le parti si impegnano a rispettare i termini contrattuali) e, successivamente, a ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, la Società verifica se lo stesso contiene o rappresenta un *leasing*. In particolare, un contratto contiene o rappresenta un *leasing* se trasferisce il diritto di controllare l'utilizzo di un bene identificato, per un periodo di tempo stabilito, in cambio di un corrispettivo. In presenza di contratti contenenti più componenti, di natura *leasing* e non *leasing*, e quindi rientranti sotto altri principi contabili, la Società provvede alla separazione delle diverse componenti.

La decorrenza del *leasing* inizia quando il locatore mette il bene a disposizione del locatario (*commencement date*) ed è determinata considerando il periodo non annullabile del contratto, cioè il periodo durante il quale le parti hanno dei diritti e degli obblighi legalmente esecutivi (*enforceable*) e include anche i *rent-free period*. A tale durata si aggiunge:

- il periodo coperto da un'opzione di rinnovo del contratto ("opzione di proroga" o *renewal option*), quando la Società è ragionevolmente certa di esercitare tale opzione;
- i periodi successivi alla data di risoluzione ("opzione di risoluzione" o *termination option*), quando la Società è ragionevolmente certa di non esercitare tale opzione.

Le opzioni di risoluzione detenute solo dal locatore non sono considerate.

La Società ha scelto di non applicare il principio IFRS 16 ai contratti di breve durata (*short term lease*), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi, e ai contratti di modesto valore (*low value lease*), ovvero quelli in cui il bene, quando nuovo, oppure il valore complessivo del contratto, sono pari o inferiori a 10.000 euro. Per queste tipologie di contratto la Società rileva i pagamenti dovuti come costo con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo.

Contabilizzazione successiva

Alla data di decorrenza del *leasing*, la Società rileva l'attività per il diritto di utilizzo (*Right of Use o RoU*) nella corrispondente voce delle immobilizzazioni a seconda della natura del bene, e le passività del *leasing* (*lease liability*), classificate nelle voci Altre Passività finanziarie correnti e non correnti. L'attività consistente nel diritto di utilizzo viene inizialmente valutata al costo, comprensivo dell'importo della valutazione iniziale della passività del *leasing*, rettificato dei pagamenti dovuti per il *leasing* effettuati alla data o prima della data di decorrenza, incrementato dei costi diretti iniziali sostenuti e di una stima dei costi che il locatario dovrà sostenere per lo smantellamento e la rimozione dell'attività sottostante o per il ripristino dell'attività sottostante o del sito in cui è ubicata, al netto degli incentivi al *leasing* ricevuti.

La passività del *leasing* viene valutata al valore attuale dei pagamenti dovuti per il *leasing* non versati alla data di decorrenza. Ai fini dell'attualizzazione la Società utilizza, quando possibile e se evincibile dal contratto, il tasso di interesse implicito del *leasing* o, in alternativa, il tasso di finanziamento marginale (*incremental borrowing rate IBR*).

I pagamenti dovuti per il *leasing* inclusi nella valutazione della passività comprendono i pagamenti fissi, i pagamenti variabili che dipendono da un indice o un tasso, gli importi che si prevede di pagare a titolo di garanzia sul valore residuo, il prezzo di esercizio di un'opzione di acquisto (che la Società ha la ragionevole certezza di esercitare), i pagamenti dovuti in un periodo di rinnovo facoltativo (se la Società ha la ragionevole certezza di esercitare l'opzione di rinnovo) e le penalità di risoluzione anticipata (a meno che la Società non abbia la ragionevole certezza di non risolvere anticipatamente il *leasing*).

Successivamente, l'attività per il diritto di utilizzo viene ammortizzata a quote costanti per l'intera durata del contratto, a meno che il contratto stesso non preveda il trasferimento della proprietà al termine della durata del *leasing*, ovvero il costo del *leasing* non rifletta il fatto che il locatario eserciterà l'opzione d'acquisto. In tale ultimo caso l'ammortamento sarà il più breve tra la vita utile del bene e la durata del contratto. Le vite utili stimate delle attività per il diritto di utilizzo sono calcolate secondo il medesimo criterio applicato alle voci di immobilizzazioni di riferimento. Inoltre, l'attività per il diritto di utilizzo viene diminuita delle eventuali perdite per riduzione di valore (*impairment*) in relazione alla CGU cui lo stesso Diritto fa parte e rettificata al fine di riflettere le misurazioni della passività del *leasing*.

La passività del *leasing*, successivamente alla valutazione iniziale alla data di decorrenza, è valutata al costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo ed è rimisurata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che la Società prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando la Società modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, proroga o risoluzione. Quando la passività del *leasing* viene rimisurata, il locatario procede a una corrispondente modifica dell'attività per il diritto di utilizzo. Se il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo è ridotto a zero, la modifica viene rilevata nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, la Società espone le attività per il diritto di utilizzo nelle stesse voci nelle quali sarebbero esposte le attività sottostanti il *leasing*, se fossero di proprietà, e le passività del *leasing* tra le altre passività finanziarie. A conto economico gli interessi passivi sulle passività del *leasing* costituiscono una componente degli oneri finanziari e sono esposti separatamente dalle quote di ammortamento delle attività per il diritto di utilizzo.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati (ad eccezione delle Attività immateriali a vita utile indefinita) e delle

eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa, e cioè sulla base della stimata vita utile.

In particolare, nell'ambito della Società, sono identificabili le seguenti principali attività immateriali:

Concessioni, licenze e marchi

Le Concessioni, le licenze e i marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata. I costi delle licenze software, inclusivi delle spese sostenute per rendere il software pronto per l'utilizzo, sono ammortizzati a quote costanti in base alla relativa durata. I costi relativi alla manutenzione dei programmi software sono spesati nel momento in cui sono sostenuti.

Si fa presente che, a seguito dell'approvazione del Contratto di Programma 2016-2020 si è proceduto nell'esercizio 2017 all'iscrizione della nuova Concessione determinando la relativa aliquota di ammortamento parametrata sull'attuale scadenza della Concessione (anno 2032). L'immobilizzazione immateriale iscritta, in base al principio contabile IAS 38, a seguito dell'apporto della nuova Concessione dal socio è stata valutata al *Fair Value*, con contropartita rappresentata da una Riserva di Patrimonio Netto di pari importo.

Diritti di brevetto e utilizzo delle opere dell'ingegno

I brevetti e i diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno sono ammortizzati a quote costanti in base alla loro vita utile.

Costi di ricerca e sviluppo

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le attività immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'attività immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le attività immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile e viene effettuato in un periodo pari a 5 anni. Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo, il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a conto economico al momento dell'alienazione.

In generale le aliquote di ammortamento utilizzate per le attività immateriali a vita utile definita sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	20%
Diritti di brevetti industriali e diritti opere d'ingegno	20%
Concessioni	6,25%
Marchi e diritti simili	20%
Altre immobilizzazioni materiali	20%

Il periodo e il metodo di ammortamento delle immobilizzazioni immateriali devono essere rivisti almeno a ogni chiusura di esercizio. Se la vita utile attesa dell'attività si rivela differente rispetto alle stime precedentemente effettuate, il periodo di ammortamento deve essere conseguentemente modificato.

Accordi per servizi in Concessione

Secondo i principi contabili internazionali, nello specifico in base all'IFRIC 12 "Accordi per i servizi in Concessione", Anas, nella sua veste di Concessionario, non è esposta al rischio di domanda, e di conseguenza, i flussi finanziari previsti dall'accordo di Concessione sono tali da permettere al Concessionario di recuperare il proprio investimento/credito indipendentemente dall'effettivo utilizzo dell'infrastruttura. Per tale motivo è applicabile il modello contabile dell'attività finanziaria.

Gli accordi per servizi in Concessione (Diritti concessori), in cui il concedente è un'entità del settore pubblico e il Concessionario è un'entità del settore privato (*public-to-private*), rientrano nel campo di applicazione dell'IFRIC 12 solo qualora siano soddisfatti sia i presupposti della regolamentazione dei servizi sia il presupposto del controllo dell'interesse residuo. In particolare, si applica tale interpretazione nel caso in cui l'infrastruttura è asservita all'erogazione al pubblico di servizi e l'accordo prevede che il concedente:

- controlla o regola quali servizi il Concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo; e
- controlla, tramite la proprietà o in altro modo, qualsiasi interessenza residua significativa nell'infrastruttura alla scadenza ultima del periodo concessorio.

Per le Concessioni che rientrano in tali fattispecie, la Società non rileva le infrastrutture tra gli Immobili impianti e macchinari ma rileva al *fair value*, alternativamente o congiuntamente: l'attività immateriale, se il Concessionario ottiene il diritto di far pagare agli utenti il corrispettivo per la realizzazione o il miglioramento dell'infrastruttura; e l'attività finanziaria quando tale realizzazione o il miglioramento generano un diritto contrattuale incondizionato a ricevere cassa dal Concedente o da chi da quest'ultimo individuato senza la possibilità di evitare il pagamento.

I ricavi e i costi relativi all'attività di investimento sono rilevati su base contrattuale con riferimento alla fase di completamento come meglio dettagliato con riferimento ai contratti di costruzione.

La rilevazione dei ricavi tariffari, invece, continua a essere effettuata secondo quanto previsto nel successivo paragrafo relativo ai Ricavi, così come eventuali attività immateriali seguono l'ammortamento legato al periodo concessorio di riferimento con un criterio che riflette la stima e la modalità del consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine le quote di ammortamento sono calcolate tenendo conto del periodo di durata della Concessione.

I fondi per gli impegni da Concessione accolgono gli accantonamenti afferenti agli specifici obblighi di ripristino, adeguamento e sostituzione dell'infrastruttura al fine di renderla nel normale stato d'uso e sono stanziati solo qualora tali obblighi sono previsti nel contratto di Concessione e contemporaneamente la Concessionaria non riceva benefici economici aggiuntivi.



EMILIA ROMAGNA - STRADA STATALE 67 'TOSCO-ROMAGNOLA', RILIEVO LASER SCANNER

RIDUZIONE DI VALORE DELLE ATTIVITÀ IMMATERIALI E MATERIALI

Attività (immateriale e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del Bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che le immobilizzazioni materiali e immateriali possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto.

Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività (*Impairment test*), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit CGU* cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa *cash generating unit* a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di *cash generating unit* sono imputate in primo luogo a riduzione del valore contabile dell'eventuale avviamento attribuito alla stessa e, quindi, a riduzione delle altre attività, in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile.

Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore (*impairment test*) annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore. Il valore originario dell'avviamento non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, A CONTROLLO CONGIUNTO E ALTRE PARTECIPAZIONI

La Società classifica i propri investimenti in partecipazioni in:

- imprese controllate: un investitore controlla un'entità quando è: i) esposto, o ha diritto a partecipare, alla variabilità dei relativi ritorni economici e ii) è in grado di esercitare il proprio potere decisionale sulle attività rilevanti dell'entità stessa in modo da influenzarne i ritorni. L'esistenza del controllo è verificata ogni volta che fatti e/o circostanze indichino una variazione in uno dei suddetti elementi quantificanti il controllo;
- imprese collegate: un investitore possiede una partecipazione di collegamento quando è in grado di esercitare un'influenza notevole sulla gestione. Per le partecipazioni superiori al 20% del capitale sociale si suppone che l'investitore abbia un'influenza notevole fatto salvo che non sia chiaramente dimostrabile il contrario, viceversa qualora l'investitore abbia una quota inferiore al 20% del capitale sociale si ritiene che non ci sia influenza notevole nella gestione fatto salvo che non sia dimostrabile il contrario. La voce include anche le partecipazioni a controllo congiunto (*joint venture*);
- altre imprese: che non corrispondono a nessuno dei requisiti sopra indicati.

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto sono valutate al costo, inclusivo degli oneri accessori di diretta imputazione, rettificato per le perdite durevoli di valore.

Le partecipazioni detenute dall'impresa, non di controllo né di collegamento né a controllo congiunto, che non siano quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulti attendibile, sono valutate inizialmente, comunque, al costo, considerato quale migliore stima del *fair value* dell'investimento. Successivamente, tali partecipazioni sono valutate al *fair value*, con rilevazione degli effetti a conto economico.

Nel caso di partecipazioni valutate al costo, si procede a una svalutazione con impatto al conto economico laddove siano individuate perdite durevoli di valore (*impairment*). Qualora vengano meno le cause che hanno indotto la svalutazione è necessario ripristinare il valore fino alla concorrenza, al massimo, del costo originario. Tale ripristino viene iscritto a conto economico.

STRUMENTI FINANZIARI

Classificazione e valutazione di Attività finanziarie

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dalla Società riflette sia dal Modello di business secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. Il Modello di business indica se i flussi di cassa connessi con l'attività deriveranno alla Società dai soli incassi degli stessi in base al contratto, dalla vendita della attività finanziaria stessa, o da entrambi. Ai fini della valutazione circa le caratteristiche dei flussi di cassa, la Società effettua il c.d. SPPI Test (*Solely Payment of Principal and Interest Test*) a livello di singolo strumento, per definire se lo stesso genera flussi che

rappresentano il solo pagamento di capitale e interessi (SPPI Test superato).

Al momento della rilevazione iniziale una attività finanziaria viene classificata in una delle seguenti categorie:

- costo ammortizzato (CA);
- *fair value* rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI);
- *fair value* rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL).

Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta esclusivamente per incassare i flussi di cassa contrattuali (Modello di *business HTC Held To Collect*);
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI Test superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Attività finanziarie valutate al fair value trough other comprehensive income (FVTOCI)

La Società non detiene tale categoria di attività finanziarie, nella quale rientrano tutte quelle per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta non solo per incassare i flussi di cassa contrattuali ma anche i flussi di cassa generati dalla sua vendita (Modello di *business HTC&S Held To Collect and Sale*);
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI Test superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio, le altre variazioni del *fair value* dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI).

Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI vengono riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Con riguardo agli strumenti di capitale, rientrati nell'ambito di applicazione dell'IFRS9 si rinvia a quanto

riportato nel capitolo "Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni".

Attività finanziarie valutate al fair value to profit e loss (FVTPL)

La Società non detiene tale categoria di attività finanziarie, nella quale rientrano tutte quelle non classificate come valutate al costo ammortizzato o al FVOCI.

Vengono valutate inizialmente e successivamente al *fair value*. I costi dell'operazione e le variazioni di *fair value* sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Classificazione e valutazione di Passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo.

Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di Bilancio e quelli per i quali la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento.

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal Bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

La Società applica per la determinazione delle perdite per riduzione di valore il modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' (*expected credit loss* o 'ECL'). Tale modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sull'ECL, ponderati in base alle probabilità.

I fondi copertura crediti sono valorizzati mediante il ricorso ai seguenti approcci metodologici: il "*General deterioration method*" e il "*Simplified approach*"; in particolare:

- il "*General deterioration method*" richiede la classificazione in tre *stage* degli strumenti finanziari, i quali riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL;
- il "*Simplified approach*" prevede, per i crediti commerciali, i contract asset e i crediti derivanti da contratti di leasing, l'adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette

a monitorare i cambiamenti nel rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere *lifetime*, pertanto non è richiesta la *stage allocation*. La stessa viene calcolata su un periodo corrispondente alla vita residua del credito, generalmente non superiore a 12 mesi.

Nei casi in cui trova applicazione il *General Deterioration Method*, come anticipato, gli strumenti finanziari sono classificati in tre *stage* in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione:

- *Stage 1*: comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (Data di rilevazione iniziale) a prescindere da parametri qualitativi (ad esempio: *rating*) e a eccezione di situazioni con evidenze oggettive di *impairment*. Permangono in *stage 1*, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento;
- Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (12-month ECL) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di default nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage 1* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'asset;
- *Stage 2*: comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di *impairment*.
- Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (*Lifetime ECL*). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage 2* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'asset;
- *Stage 3*: comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di *impairment* alla Data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento.

Ai fini della definizione dell'approccio metodologico da applicare alle attività in perimetro di *impairment* e segnatamente per l'identificazione della corretta probabilità di default, la Società ha individuato una segmentazione convenzionale in cluster omogenei in base alla tipologia di controparte:

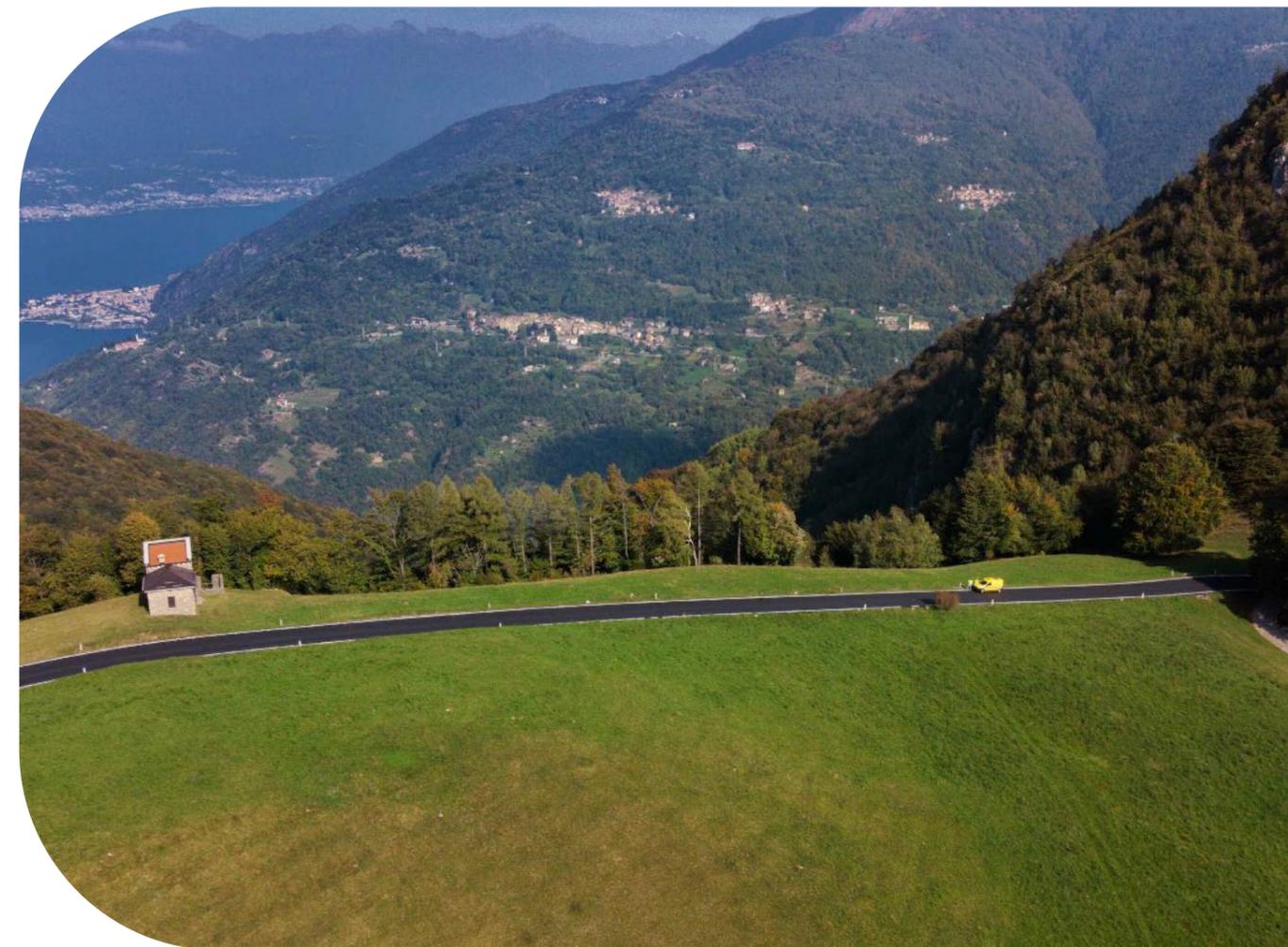
- **Pubblica Amministrazione**: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi a essa riconducibili;
- **Intercompany**: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali tra controparti controllate;
- **Depositi**: tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;
- **Crediti vs terzi**: comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti Società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

Inoltre, la Società ha deciso di applicare l'esenzione "*Low Credit Risk Exemption*" prevista dal principio contabile internazionale IFRS 9 per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con *rating*

ritenuto *Investment Grade* (da AAA a BBB-), in virtù della quale non viene eseguita la *stage allocation*, bensì esse vengono allocate direttamente in *stage 1* con *provisioning* a 1 anno.

Pertanto, l'applicazione del modello di *impairment*, prevede i seguenti principali step operativi:

- **Distinzione tra crediti finanziari e crediti commerciali**: è finalizzata a isolare il perimetro dei crediti da assoggettare ai criteri di *stage allocation*, ossia tutti i crediti finanziari. Per i crediti commerciali, invece, il principio deroga l'applicazione della *stage allocation* in virtù dell'applicazione dell'approccio semplificato secondo il quale la perdita attesa è sempre calcolata in ottica *lifetime*;
- **Calcolo dell'Expected Credit Loss – Crediti Finanziari**: per ogni cluster, una volta definito lo *stage* di appartenenza, si procede al calcolo della perdita attesa;
- **Calcolo dell'Expected Credit Loss – Crediti Commerciali**: per ogni cluster, si procede alla segmentazione del credito per fasce di scaduto (in particolare: posizioni a scadere, scaduto entro 1 anno, scaduto entro 2 anni, scaduto oltre i 2 anni) e quindi al calcolo della perdita attesa.



LOMBARDIA - STRADA STATALE 753 'DI ESINO'

Attività finanziarie e attività derivanti da contratti con i clienti

La Società, facendo seguito alle caratteristiche degli *stage* di merito creditizio evidenziati in precedenza, ha definito le metodologie di classificazione dei crediti sulla base dei seguenti parametri qualitativi e quantitativi:

- Riconoscimento di un significativo incremento del rischio di credito (passaggio da *stage* 1 a *stage* 2): presenza di concessioni sul credito, superamento dei limiti sui ritardi nel pagamento e variazione significativa della probabilità di insolvenza della controparte;
- Riconoscimento di evidenze oggettive di *impaired* (*stage* 3): superamento dei limiti sui ritardi nei pagamenti della controparte, significative difficoltà finanziarie del debitore (es. fallimento).

La Società ha deciso, inoltre, di applicare l'esenzione "*Low Credit Risk Exemption*" prevista dal principio per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con *rating* ritenuto *Investment Grade* (da AAA a BBB-), in virtù della quale i crediti vengono allocati direttamente in *stage* 1 con *provisioning* a 1 anno, a eccezione dei casi in cui il credito presenti ritardi eccessivi nei pagamenti.

Attività finanziarie e attività derivanti da contratti con i clienti

Per la parte del portafoglio crediti della Società che riguarda i diritti finanziari concessori, e più in particolare in merito alla classificazione a *stage* 3 delle posizioni che presentano ritardi eccessivi nei pagamenti, sono state definite delle regole *ad hoc* per il riconoscimento delle *impaired asset*.

I crediti derivanti dai diritti finanziari concessori, infatti, presentano delle caratteristiche tali per cui non è possibile adottare la presunzione del principio per la classificazione a *stage* 3 (ovvero, il superamento dei limiti sui ritardi nei pagamenti della controparte). Alcuni dei motivi che hanno portato la Società a definire una regola specifica per il riconoscimento dell'*impaired asset* sui contratti di Concessione possono essere riassunti come segue:

- alla stipula del contratto di Concessione, la Società non vanta un effettivo credito finanziario nei confronti delle proprie controparti, bensì il contratto identifica la data di inizio dei lavori di costruzione in favore dell'ente;
- la nascita di un effettivo credito finanziario nei confronti della controparte deriva dall'effettiva realizzazione dei lavori da parte della Società ("produzione"), comportando, dunque, un aumento del credito pecuniario vantato nei confronti della controparte in base ai lavori effettivamente realizzati alla data di valutazione.

I ritardi nei pagamenti della Pubblica Amministrazione, che caratterizzano le controparti con cui la Società stipula i contratti di Concessione, non permettono una corretta valutazione dello "scaduto" nella classificazione a *stage* 3 dei contratti di Concessione.

A seguito delle sopracitate caratteristiche di queste posizioni, la Società ha definito, mediante analisi storica sui lavori conclusi (ovvero, per i quali non verranno eseguiti ulteriori lavori), delle soglie di materialità per la classificazione in default che derivano dalle percentuali di incasso registrate sui contratti di Concessione, piuttosto che far uso della *rebuttable presumption* sui ritardi nei pagamenti definita dal principio contabile IFRS9.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minore valore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del FIFO.

Il valore netto di realizzo corrisponde, per i prodotti finiti e gli immobili, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori mentre il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Lavori in corso

Il lavoro su ordinazione è un contratto stipulato specificamente per la costruzione di un bene o di una combinazione di beni strettamente connessi o interdipendenti per ciò che riguarda la loro progettazione, tecnologia e funzione o la loro destinazione o utilizzazione finale.

Quando il risultato di un lavoro su ordinazione può essere stimato con attendibilità, i ricavi e i costi di commessa riferibili al lavoro su ordinazione devono essere rilevati rispettivamente come ricavo e costo in relazione allo stato di avanzamento dell'attività di commessa alla data di chiusura dell'esercizio.

Una perdita attesa su un lavoro su ordinazione deve essere immediatamente rilevata come costo. La rilevazione dei ricavi e dei costi con riferimento allo stato di avanzamento di una commessa è definito metodo della percentuale di completamento. Secondo questo metodo, i ricavi di commessa sono associati ai costi di commessa sostenuti per giungere allo stato di avanzamento, imputando al prospetto di conto economico complessivo i ricavi, i costi e i margini che possono essere attribuiti alla parte di lavoro completato.

Quando è probabile che i costi totali di commessa eccederanno i ricavi totali di commessa, la perdita attesa deve essere immediatamente rilevata come costo.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi, al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9. Alla data del Bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale - finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value*, che normalmente coincide con il valore nominale, e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

BENEFICI AI DIPENDENTI

Benefici a breve termine

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di bonus pagabile nei dodici mesi dalla data del Bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

Piani a benefici definiti e a contribuzione definita

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, la Società versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il *"projected unit credit method"*.

Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1° gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n. 296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti", la natura di piani a contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività. In particolare:

- per i contenziosi "non lavori", l'accantonamento viene iscritto a conto economico con contropartita al "Fondo rischi e oneri per contenzioso";
- per i contenziosi riferiti a strade in Concessione e non in proprietà, ossia non di competenza Anas, la Società ha rilevato l'accantonamento a "Fondo rischi per lavori su strade in Concessione" con corrispondente contropartita nelle "Altre attività" per la relativa copertura di tale onere. La rilevazione della suddetta Attività (senza impatto sull'utile) deriva dal diritto dell'Anas a ricevere dal Ministero somme per pari importo, sussistendo di fatto una relazione diretta tra rischio di esborso che sarà a carico dello Stato e diritto al risarcimento nei confronti della Concessionaria.

La Società ha iscritto in tale voce anche l'accantonamento relativo alle passività probabili del contenzioso lavori su strade in Concessione in aderenza allo IAS 37.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

FINANZIAMENTI, DEBITI COMMERCIALI E ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo.

Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di Bilancio e quelli per i quali la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal Bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società trasferisce tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI

Rilevazione iniziale e valutazione successiva

La Società rileva i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi risulti espresso in un importo che riflette il corrispettivo a cui la Società ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi stessi.

La rilevazione dei ricavi si snoda attraverso il c.d. *five step model*, il quale prevede: i) l'identificazione del contratto, ii) l'identificazione delle *performance obligation*, iii) l'identificazione del corrispettivo, iv) l'allocatione del corrispettivo alle *performance obligation*, v) la rilevazione del ricavo.

I ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti.

Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente. Nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (*performance obligation*). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, la Società rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo.

Per le obbligazioni di fare adempite nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi la Società utilizza il Metodo basato sugli input (*cost-to-cost method*). I ricavi sono rilevati sulla base degli input impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli input totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli input risultano distribuiti uniformemente nel tempo, la Società rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti.

Di seguito una breve descrizione circa la natura, le tempistiche di soddisfacimento delle *performance obligation* e i significativi termini di pagamento adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti:

Ricavi da servizi di infrastruttura stradale e autostradale - Contratto di Programma

Il Contratto di Programma è il contratto che disciplina gli obblighi della Società Anas SpA quale Concessionaria, con riferimento alla costruzione, manutenzione e gestione di strade e autostrade.

Il rapporto Stato/Anas è quindi riferito alla gestione dell'infrastruttura nel suo complesso che a sua volta si articola in piani di manutenzione straordinaria/nuove opere e manutenzione ordinaria. Con riferimento alla prima tipologia la Società riveste il ruolo di "costruttore" nelle nuove opere o nell'eseguire la manutenzione straordinaria alle stesse singolarmente identificate nel piano come singole *performance obligation* misurate dagli stati di avanzamento delle attività (SIL/SAL/Produzione), così come previsto nel contratto stesso. L'*unit of account* delle diverse attività previste è la commessa rappresentata dalla manutenzione straordinaria e/o la costruzione di nuova parte di infrastruttura (es: nuovo ponte, viadotto, strada, etc.). I singoli stati di avanzamento della commessa hanno una forte interdipendenza e integrazione, misurano la parte di prestazione resa rispetto alla obbligazione complessiva e sono finalizzati al trasferimento della nuova opera nella sua interezza.

Il prezzo della transazione è l'ammontare del corrispettivo che ci si aspetta di ricevere in cambio del trasferimento al cliente/Stato dell'infrastruttura oggetto del contratto. Il corrispettivo è previsto dal Contratto di Programma. I ricavi sono rilevati man mano che si soddisfa la *performance obligation* in quanto l'attività di costruzione crea un bene (l'infrastruttura) che non presuppone un uso alternativo a quello per cui è stata pensata e la Società ha il diritto di incassare il corrispettivo per le prestazioni nel corso della realizzazione.

ATTIVITÀ SOCIETARIE

DESCRIZIONE

<i>Corrispettivi di Servizio e Concessori</i>	Il Contratto di Programma destina i proventi da integrazione canone annuo art. 19 comma 9 bis L. 102/2009 e canone annuo comma 1020 L. 296/2006 a copertura delle spese di manutenzione ricorrente (pavimentazione stradale, sgombrò neve, sfalcio erba e manutenzione verde, segnaletica orizzontale e verticale, barriere di sicurezza, illuminazione gallerie e impianti tecnologici, pulizia piani viabili e pertinenze). La Concessionaria è obbligata alla prestazione dei servizi di cui all'Allegato B del CdP.
<i>Canoni per Licenze e Concessioni</i>	Le licenze e Concessioni sono rilasciate da Anas nel rispetto delle norme del Codice della Strada (D.lgs. 30 aprile 1992 n.285) e del relativo Regolamento di attuazione ed esecuzione e sono relative agli attraversamenti, apertura di accessi carrabili o pedonali, l'installazione di sostegni per le linee elettriche. Le concessioni hanno una durata pluriennale definita dal contratto.
<i>Royalties per concessione su Autostrade</i>	L'affidamento in Concessione dei servizi offerti nelle aree di servizio è attuato mediante procedure di evidenza pubblica disciplinate dal Codice degli Appalti. La Convenzione di servizio è l'atto che regola i rapporti tra Anas e i Concessionari definendo il perimetro dei relativi obblighi e diritti, i Concessionari sono responsabili dei servizi di distribuzione dei carburanti, bar, ristorazione, market, pulizia, parcheggi, sicurezza, etc. all'interno delle aree. Il corrispettivo è basato su royalties proporzionate ai volumi di vendita.
<i>Trasporti Eccezionali</i>	Anas gestisce le richieste di TE i cui oneri a carico sono definiti dalla Direttiva MIT 4214/RU/2014 e smi, la richiesta può essere singola, multipla o periodica. Anas autorizza il trasporto eccezionale e il corrispettivo è stabilito da appositi prezzari.
<i>Canoni per pubblicità</i>	Anas autorizza l'installazione di cartelli e altri mezzi pubblicitari lungo le strade statali o autostrade gestite direttamente da Anas o all'interno degli impianti di distribuzione carburanti. Il rilascio dell'autorizzazione prevede il pagamento di un canone annuale basato sulle tariffe pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale. I contratti hanno una durata pluriennale.
<i>Altre attività</i>	Valorizzazione patrimonio immobiliare, servizi per la mobilità, telecomunicazioni, vendita beni materiali, attività estere; progetti interni di investimento.
<i>Corrispettivi da pedaggio - Gestione temporanea delle autostrade A24 e A25 a pedaggio</i>	In conseguenza della risoluzione della Concessione per grave inadempimento di Strada dei Parchi, la Legge 108/2022, ha previsto la retrocessione della Concessione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e l'affidamento temporaneo della gestione delle autostrade A24 e A25 ad Anas, nelle more del trasferimento della titolarità della Concessione alla Società <i>in house</i> prevista dall'art. 2, comma 2-sexies, D.L. n. 121/2021, convertito dalla Legge n. 156/2021 e, comunque, non oltre la data del 31 Dicembre 2023.

Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se la Società risulta finanziata dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanzia (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata, come nel caso dei trasporti eccezionali, se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la Società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

I contributi correlati a componenti di costo sono rilevati come ricavi, ma sono ripartiti sistematicamente tra gli esercizi in modo da essere commisurati al riconoscimento dei costi che intendono compensare. Il contributo correlato a una attività viene riconosciuto come ricavo in quote costanti, lungo la vita utile attesa dell'attività di riferimento.

Laddove la Società riceva un contributo non monetario, l'attività e il relativo contributo sono rilevati al valore nominale e rilasciati nel conto economico, in quote costanti, lungo la vita utile attesa dell'attività di riferimento.

I contributi pubblici sono rilevati a Conto economico, con un criterio sistematico, negli esercizi in cui la Società rileva come costi le relative spese che i contributi intendono compensare.

Quando la Società riceve contributi pubblici sotto forma di trasferimenti di attività non monetarie destinate all'utilizzo aziendale, rileva sia il contributo che il bene al *fair value* dell'attività non monetaria alla data del trasferimento.

Dividendi

Sono rilevati a conto economico quando sorge il diritto degli azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli azionisti della Società viene rappresentata come movimento del patrimonio netto e registrata come passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli azionisti.

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società e in conformità alle vigenti normative fiscali. Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel conto economico, a eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto. In questi ultimi casi le imposte differite sono rilevate, rispettivamente alla voce "Effetto fiscale" relativo alle altre componenti del conto economico complessivo e direttamente al patrimonio netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di conto economico "Altri costi operativi".

Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio.

Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico.

PRINCIPI CONTABILI DI RECENTE EMANAZIONE

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2023.

Amendments to IAS 1 Presentation of financial statement and IFRS Practice Statement 2: disclosure of accounting policies; and Amendments to IAS 8 Accounting policies, changes in accounting estimates and errors: definition of accounting estimates

Il 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili:

- Disclosure of Accounting Policies - Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2;
- Definition of Accounting Estimates - Amendments to IAS 8.

Le modifiche sono volte a migliorare la *disclosure* sulle *accounting policy* in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del Bilancio nonché ad aiutare le Società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di *accounting policy*.

L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Relazione.

Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction

Il 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 12, lo standard sulle imposte, per precisare come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il *leasing* e gli obblighi di smantellamento.

L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Relazione.

Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information

Il nuovo principio per la contabilizzazione dei contratti assicurativi, omologato con Regolamento 2021/2036 della Commissione Europea, sostituisce l'“interim” standard IFRS 4. L'obiettivo del nuovo principio è quello di garantire che un'entità fornisca informazioni pertinenti che rappresentano fedelmente i diritti e gli obblighi derivanti dai contratti assicurativi emessi. Lo IASB ha sviluppato lo standard per eliminare incongruenze e debolezze delle politiche contabili esistenti, fornendo un quadro unico *principle-based* per tenere conto di tutti i tipi di contratti di assicurazione, inclusi i contratti di riassicurazione che un assicuratore detiene. Il nuovo principio prevede inoltre dei requisiti di presentazione e di informativa per migliorare la comparabilità tra le entità appartenenti a questo settore.

Il nuovo principio non ha determinato impatti significativi sulla presente Relazione.

Amendments to IAS 12 Income taxes: International Tax Reform – Pillar Two Model Rules

In data 23 maggio 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 12 che introduce un'eccezione temporanea alla rilevazione delle imposte differite connesse all'applicazione delle disposizioni del *Pillar Two* pubblicato dall'OCSE.

Le Società possono applicare immediatamente l'eccezione, ma i requisiti di informativa sono richiesti per gli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2023 o successivamente.

L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Relazione.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI OMOLOGATI DA PARTE DELL'UE MA NON ANCORA APPLICATI

Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback

In data 22 settembre 2022 lo IASB ha emesso Lease Liability in a Sale and Leaseback (Amendments to IFRS 16) con l'obiettivo di chiarire le modalità di valutazione e contabilizzazione delle operazioni di *sale and leaseback* per il venditore-locatario che soddisfano i requisiti dell'IFRS 15. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2024.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI NON ANCORA OMOLOGATI DA PARTE DELL'UE

Per quegli emendamenti, principi e interpretazioni di nuova emissione che non hanno completato l'iter per l'omologazione da parte dell'UE, ma che trattano di fattispecie presenti attualmente o potenzialmente nel Gruppo FS, è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sui bilanci, tenendo in considerazione la decorrenza della loro efficacia. In particolare, tra questi si segnalano:

Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as Current or Non-Current

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato modifiche allo IAS 1 Presentation of Financial Statements: *Classification of Liabilities as Current or Non-current* con l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività tra quelli a breve o a lungo termine. Le modifiche inizialmente sarebbero dovute entrare in vigore dal 1° gennaio 2022, tuttavia lo IASB, con un secondo documento pubblicato il 15 giugno 2020, ne ha differito l'entrata in vigore al 1° gennaio 2024. Successivamente, il 31 ottobre 2022 lo IASB ha pubblicato un ulteriore emendamento *Non-current Liabilities with Covenants (Amendments to IAS 1)* per chiarire come le condizioni che un'entità deve rispettare entro dodici mesi dalla data di Bilancio influenzano la classificazione di una passività. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2024.

Amendments to IAS 7 Statement of Cash Flows and IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures: Supplier Finance Arrangements

In data 25 maggio 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 7 che ha l'obiettivo di aggiungere requisiti di informativa e indicazioni all'interno degli obblighi di informativa esistenti, richiedendo alle entità di fornire informazioni qualitative e quantitative sugli accordi di finanziamento dei fornitori. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2024.

Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability

In data 15 agosto 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 21 con l'obiettivo di specificare quando una valuta è scambiabile in un'altra valuta, come determinare il tasso di cambio

quando una valuta non è scambiabile in un'altra valuta e in quest'ultimo caso le informazioni da fornire.

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2025.

USO DI STIME E VALUTAZIONI

La redazione del Bilancio di esercizio richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze.

I risultati finali delle poste di bilancio, per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime, fra cui l'invasione russa dell'Ucraina, la situazione macroeconomica e la crisi energetica, l'esacerbarsi della crisi in Medio Oriente, a cui sono legati possibili scenari futuri molto variegati e diversi negli effetti.

Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

Pertanto, i risultati che si consuntiveranno in futuro potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione delle stime stesse.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari.

In particolare, tali stime sono utilizzate, principalmente, per la determinazione:

- della vita utile delle attività e dei corrispondenti ammortamenti;
- dei test di *impairment* delle attività della identificazione della *Cash Generating Unit* unica. Infatti, la Società basa la verifica della recuperabilità delle immobilizzazioni sulla somma dei flussi di reddito futuri generabili dall'intera Società, senza imporre la segmentazione per immobilizzazione/unità generatrice di cassa e il procedimento di attualizzazione;
- dei fondi per accantonamenti e delle corrispondenti attività per ristori da parte del MEF;
- dei benefici per dipendenti;
- dei *fair value* delle attività e passività finanziarie;
- della possibile svalutazione delle attività finanziari e non;
- della previsione di recupero delle attività finanziarie classificate nello *stage 3*;
- delle imposte anticipate e differite nonché della recuperabilità delle prime in base alle previsioni di redditi imponibili futuri.

Tali stime, inoltre, sono utilizzate per l'analisi di recuperabilità del Capitale Investito Netto e in particolare del valore della Concessione derivante dall'apporto effettuato dal socio con riferimento al Contratto di Programma 2016-2020 (CdP). La Concessione è stata inquadrata, in sede di conversione ai principi contabili IAS/IFRS, come un apporto in natura da parte del socio e pertanto riconosciuto al *fair value* anche in base a una perizia estimativa predisposta da un terzo indipendente.

SETTORI OPERATIVI

Alla data della presente Relazione finanziaria la Società non ha titoli di debito o azioni quotate in un mercato regolamentato e rientra nel perimetro di consolidamento del Gruppo FS Italiane che, in ottemperanza all'IFRS 8 paragrafo 2 b, fornisce nelle Note al Bilancio Consolidato informazioni sui settori operativi.



LABORATORIO MOBILE TIRESIA

4. RICAVI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI

Il dettaglio delle voci che costituiscono i ricavi delle vendite e prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione	2.905.755	2.431.880	473.875
di cui: Opere Principali	2.242.784	1.904.076	338.708
Progettazione	93.363	80.823	12.540
Opere Complementari	372.942	293.991	78.951
Altro	196.666	152.990	43.676
Corrispettivi di Servizio e Concessori	771.981	738.822	33.159
Corrispettivi da Pedaggio A24 A25	121.988	44.641	77.347
Contributi	9.580	121.209	(111.629)
Altri ricavi da contratto con i clienti	28.601	22.463	6.137
Totale	3.837.905	3.359.015	478.890



VENETO - STRADA STATALE 14 'DELLA VENEZIA GIULIA', PRIMA FASE DEL VARO DEL PONTE SUL LIVENZA

NOTE AL BILANCIO

La voce maggiormente significativa è pari 2.905.755 mila euro e rappresenta la quota di costi di costruzione sostenuti sulla rete stradale e autostradale in gestione ad Anas nell'esercizio 2023. La variazione in incremento, pari a 473.875 mila euro, è riferibile all'effetto combinato: (i) dell'incremento della produzione lavori per complessivi 401.563 mila euro (ii) dell'incremento delle attualizzazioni per 27.424 mila euro e (iii) della maggior rilevazione, per 44.888 mila euro, del ricavo a copertura dell'accantonamento effettuato per l'aggiornamento della stima del contenzioso lavori nella voce "Costi per Servizi".

La voce accoglie, anche, i ricavi per servizi di costruzione, relativi all'ex Fondo Centrale di Garanzia a copertura dei costi lavori contabilizzati nell'esercizio (2.954 mila euro).

Di seguito il dettaglio delle voci Corrispettivi di Servizio e Concessori, Corrispettivi da pedaggio A24 A25, Contributi e Altri ricavi da contratto con i clienti:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Canone di Concessione L. 296/06, comma 1020	31.755	31.215	540
Integrazione Canone annuo art. 19 c. 9 bis L. 102/09	683.997	664.043	19.954
Royalties per Concessioni su autostrade	28.708	20.878	7.831
Canoni per licenze e Concessioni su strada statale	27.521	22.687	4.834
Totale corrispettivi di Servizio e Concessori	771.981	738.822	33.159
Corrispettivi da Pedaggio A24 A25	121.988	44.641	77.347
Contributo DL 24/2020 c.d. Rilancio	1.954	2.339	(385)
Contributo DL 73/2021 c.d. Sostegni-bis	(606)	17.613	(18.219)
Contributo DL 4/2022 c.d. Sostegni-ter	1.146	1.126	19
Contributo DL 179/2022	180	96.979	(96.800)
Contributo MIMS Rincarò Prezzi	6.907	3.152	3.756
Totale Contributi	9.580	121.209	(111.629)
Proventi per trasporti eccezionali	12.228	10.361	1.867
Proventi per canoni di pubblicità su strada statale	6.055	5.489	566
Ricavi per lavori in corso su ordinazione	10.159	6.521	3.638
Altri	159	92	67
Totale altri ricavi da contratto con i clienti	28.601	22.463	6.137
Totale	932.150	927.135	5.015

La voce "Corrispettivi di Servizio e Concessori" pari a 771.981 mila euro è relativa a

- Canone di Concessione L. 296/2006, comma 1020, per 31.755 mila euro, che rappresenta la stima dei ricavi spettanti ad Anas per l'esercizio 2023, ai sensi del comma 1020 della L. 296/06, pari al 21% del 2,4% dei proventi netti dei pedaggi di competenza dei Concessionari;
- Integrazione canone annuo, per 683.997 mila euro, che accoglie, a partire dal 5 agosto 2009, l'integrazione del canone annuo corrisposto direttamente ad Anas S.p.A. (comma 1020 L. 296/2006) come richiamato nell'art. 19 comma 9 bis della Legge 102/2009;
- Royalties per Concessioni lungo la rete stradale, per 28.708 mila euro, in aumento rispetto all'esercizio

precedente per effetto della fatturazione e dello stanziamento dei ricavi connessi alle tratte autostradali A24 e A25 in gestione temporanea;

- Canoni per licenze e Concessioni sulle strade in gestione, per 27.521 mila euro, che accoglie i ricavi derivanti dalle licenze e Concessioni per gli accessi alle strade di competenza Anas.

La voce "Corrispettivi da pedaggio A24 A25", pari a 121.988 mila euro, accoglie principalmente i ricavi per pedaggio realizzati sulla tratta autostradale A24 e A25 in gestione temporanea ad Anas da agosto 2022 per effetto della Legge n. 108 del 5 agosto 2022 "disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile". Si precisa che tali ricavi sono iscritti a concorrenza dei costi sostenuti per la gestione dell'autostrada A24 e A25; la quota eccedente, in linea con quanto fatto nel precedente esercizio, è stata riscontata tra le attività correnti nelle more della regolazione finale con il Ministero prevista dall'art. 14-bis, comma 3 della Legge 191/2023, meglio descritta al paragrafo 21.

La voce "Contributi", pari a 9.580 mila euro, si riferisce prevalentemente a:

- per 2.672 mila euro alla: (i) quota di reversal di competenza dell'esercizio dell'attualizzazione dei contributi previsti dall'art. 214 del D.L. 24 del 2020, a compensazione dei minori incassi registrati nel 2020 e derivanti da integrazione canone annuo e comma 1020 (1.954 mila euro) e dall' art. 25 bis del D.L. Sostegni Ter del 2021, che ha previsto "Disposizioni urgenti per la funzionalità di Anas S.p.A. in ragione dell'emergenza COVID-19, dell'incremento dei costi per l'illuminazione pubblica e della ridefinizione della rete stradale nazionale" (1.146 mila euro) e (ii) per la restante parte all'adeguamento dei contributi previsti dal D.L. Sostegni bis - art. 72 comma 2 e dal D.L. 179/2022, a seguito della puntuale definizione dei costi sostenuti per le attività;
- per 6.908 mila euro alla quota di contributo riconosciuto dal MIT per la manutenzione ricorrente a fronte del rincaro dei prezzi.

La voce "Altri ricavi da contratto con i clienti", pari a 28.601 mila euro, in incremento rispetto all'esercizio precedente (22.463 mila euro), accoglie principalmente: i ricavi per trasporti eccezionali pari a 12.228 mila euro, per canoni di pubblicità su strade statali pari a 6.055 mila euro e per lavori in corso su ordinazione per 10.159 mila euro.

Come previsto dall'IFRS 15 si fornisce la disaggregazione dei ricavi derivanti da contratti con i clienti e con lo Stato in categorie:

Valori in migliaia di euro

	Attività Infrastruttura	
	31.12.2023	31.12.2022*
Mercato geografico		
Nazionale	3.824.745	3.236.265
UE	1.194	616
Extra UE	2.386	924
Totale Ricavi da contratti con i clienti	3.828.325	3.237.806
Linee di prodotti/Tipologia di clienti		
Ricavi per servizi di costruzione	2.905.755	2.431.880
Canone di Concessione annuo L. 296/06	31.755	31.215
Integrazione canone annuo art. 19 c. 9	683.997	664.043
Royalties per Concessione su autostrade	28.708	20.878
Trasporti eccezionali	12.228	10.361
Pubblicità	6.055	5.489
Commesse estere	1.844	162
Canoni di licenze e Concessioni	27.521	22.687
Corrispettivi da Pedaggio A24 A25	121.988	44.641
Altri ricavi	8.473	6.450
Totale Ricavi da contratti con i clienti	3.828.325	3.237.805
Tempistica per la rilevazione dei ricavi		
Servizi trasferiti in un determinato momento	134.216	55.002
Servizi trasferiti nel corso del tempo	3.694.109	3.182.804
Totale Ricavi da contratti con i clienti	3.828.325	3.237.805
Totale Altri ricavi vendite e prestazioni	9.580	121.209
Totale Ricavi delle vendite e delle prestazioni	3.837.905	3.359.015

* Alcuni importi del 2022 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

Come previsto dall'IFRS 15 si specifica che la Società non ha sostenuto costi di ottenimento o di esecuzione del contratto con il cliente/Stato.

La tabella seguente fornisce informazioni sulle attività derivanti da contratti con i clienti/Stato:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Crediti per contratti con i clienti inclusi nei "Crediti commerciali non correnti/correnti"	228.575	161.262	67.313
Crediti per contratti classificati nei "Diritti concessori correnti/non correnti"	3.544.535	3.514.315	30.220
Attività da contratto	204.829	151.988	52.841

Le attività derivanti da contratto sono rappresentate dal diritto della Società al corrispettivo per il lavoro completato ma non ancora fatturato alla data di chiusura dell'esercizio, con riferimento ai contratti con i clienti. Tali attività sono riclassificate tra i crediti quando il diritto diviene incondizionato.

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

<i>Valori in migliaia di euro</i>	
	Attività da contratto
Saldo al 31.12.2022	151.988
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	112.641
Altre variazioni	(59.801)
Saldo al 31.12.2023	204.829

5. ALTRI RICAVI

Gli Altri ricavi, pari a 69.225 mila euro, sono rappresentati da componenti economiche non direttamente afferenti all'attività caratteristica della Società, ma accessorie alla stessa. Si compongono come di seguito illustrato:

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
Denominazione	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Locazioni beni strumentali e pertinenze SS e AS	1.503	1.394	109
Penali attive	6.440	6.643	(203)
Rimborsi assicurativi	9.456	5.564	3.891
Proventi diversi	51.827	31.920	19.907
Totale	69.225	45.521	23.704

Le principali variazioni dell'esercizio sono imputabili: (i) alla voce "Rimborsi assicurativi" per 3.891 mila euro che si riferisce principalmente ai maggiori rimborsi di spese istruttorie e sopralluoghi e proventi da escussione di polizze fidejussorie, e (ii) alla voce "Proventi diversi" che presenta un incremento prevalentemente derivante da: rimborsi spese istruttorie e sopralluoghi, proventi da escussione polizze fidejussorie, proventi per crediti Società energivore e dalle rettifiche di alcune partite fornitori, prescritte e non più dovute, relative a esercizi precedenti e quantificate a seguito di una puntuale attività di ricognizione dei fornitori.

6. MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI

La voce è così dettagliata:

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
Denominazione	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Materie prime di consumo	6.688	3.312	3.376
Carbolubrificanti e combustibili	8.052	7.445	607
Totale	14.741	10.758	3.983

La voce in esame accoglie i costi sostenuti per l'acquisto di carbolubrificanti e combustibili, nonché i costi sostenuti per l'acquisto di materie prime e di consumo, l'incremento di 3.983 mila euro è principalmente relativo all'acquisto di beni per la manutenzione e materiali di dotazione ufficio.

7. COSTI PER SERVIZI

La voce, pari a 3.235.539 mila euro, è così dettagliata:

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
Denominazione	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Servizi propri			
Manutenzione ordinaria su beni propri e di terzi	16.576	14.148	2.429
Servizi di pulizia e di vigilanza	3.052	2.939	113
Servizi immobiliari e utenze	11.699	14.352	(2.653)
Assicurazioni	16.064	17.032	(968)
Consulenze tecniche e rimborsi spese	186	311	(125)
Altre spese	105.186	56.372	48.814
Godimento di Beni di Terzi	1.946	2.684	(737)
Servizi di gestione - infrastruttura stradale			
Manutenzione ordinaria sulla rete stradale e autostradale Anas	327.813	327.194	619
Lavori per opere sulla rete regionale	110.282	62.611	47.671
Accantonamenti / (Rilascio) Fondo Rischi Contenzioso	(6.707)	(22.612)	15.905
Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale	2.649.442	2.223.470	425.972
Totale	3.235.539	2.698.500	537.040

La voce maggiormente significativa è rappresentata dai "Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale" che è pari a 2.649.442 mila euro (di cui 2.954 mila euro per lavori di competenza dell'ex FCG) e che registra un incremento di 425.972 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato di:

- maggiori oneri su contenzioso per 44.888 mila euro, dovuti a un accantonamento che trova la corrispondente contropartita a copertura del costo nella voce "Ricavi per servizi di costruzione";
- maggiori lavori di manutenzione straordinaria e nuove opere effettuati nell'esercizio su strade in gestione, pari a 332.209 mila euro;
- maggior oneri, per 48.871 mila euro, derivanti dall'attualizzazione di diritti concessori e acconti.

La voce "Manutenzione ordinaria sulla rete stradale e autostradale Anas", che presenta un saldo di 327.813 mila euro, comprende i costi sostenuti per mantenere le infrastrutture stradali e autostradali nella loro normale funzionalità e attengono a manutenzione della segnaletica stradale orizzontale, interventi di sicurezza e pulizia, manutenzione della pavimentazione, sgombero neve, appaltati all'esterno.

La voce "Accantonamento/ (rilascio) Fondo rischi per Contenzioso" è in diminuzione di 15.905 mila euro, a seguito della variazione di stima rispetto agli accantonamenti effettuati nei precedenti esercizi e all'evoluzione dei contenziosi ancora in essere.

La voce "Lavori per opere sulla rete regionale" presenta un incremento di 47.671 mila euro scaturito da maggiori costi sostenuti nell'esercizio per interventi sulla rete regionale come da convenzioni stipulate con gli Enti Locali.

La voce "Altre spese" ammonta a 105.186 mila euro e presenta un incremento di 48.814 mila euro rispetto all'esercizio precedente, principalmente imputabile: (a) all'aumento dei costi relativi al contenzioso danni per 8.996 mila euro e (b) ai maggiori costi sostenuti per servizi afferenti la gestione temporanea delle autostrade A24-A25 per 29.984 mila euro, in particolare relativi a: (i) i costi per l'avvalimento delle prestazioni del personale di Strada dei Parchi passano da 12.809 mila euro dell'esercizio precedente a 32.229 mila euro, (ii) gli oneri per integrazione canone art. 19 e canone comma 1020 spettanti ad Anas passano da 6.123 mila euro a 14.596 e (iii) infine, gli oneri per canone comma 1020 spettanti al MIT, si incrementano passando da 1.378 mila euro a 3.498 mila euro.

La voce "Costi per godimento di beni di terzi" ammonta a 1.946 mila euro e accoglie anche i costi relativi ai leasing di breve termine (inferiori ai 12 mesi), i *leasing* di modesto valore (inferiori o pari a 10.000 euro), nonché i costi relativi ai pagamenti variabili non inclusi nella valutazione delle passività del leasing. La variazione in decremento di 737 mila euro deriva principalmente dall'effetto combinato di: (i) decremento dei costi per noleggio di macchinari e attrezzature per 1.015 e (ii) incremento dei noleggi di autovetture di servizio e automezzi per 189 mila euro.

8. COSTO DEL PERSONALE

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Personale a ruolo			
Salari e stipendi	353.569	333.846	19.723
Oneri sociali	110.788	107.000	3.788
Altri costi personale a ruolo	9.643	10.031	(388)
TFR dirigenti	1.789	1.867	(78)
TFR quadri e impiegati	19.969	18.330	1.640
Personale Autonomo e Collaborazioni			
Salari e stipendi	52	108	(56)
Oneri sociali	0	0	0
Altri costi			
Altri costi del personale	(381)	2.037	(2.418)
Totale	495.430	473.219	22.211

Nel corso del 2023 la voce registra complessivamente un incremento, rispetto all'esercizio precedente, di 22.211 mila euro (di cui salari e stipendi per 19.273 mila euro e oneri sociali per 3.788 mila euro), da attribuire prevalentemente all'aumento della forza media impiegata nell'esercizio, all'impatto del rinnovo contrattuale del CCNL dipendenti del Gruppo Anas e alla confluenza del contratto del personale dirigente verso il contratto applicato dal Gruppo FS.

La voce "Altri costi del personale", invece, subisce un decremento per 2.418 mila euro imputabile a un minor accantonamento del contenzioso giuslavoristico.

La voce include i costi relativi all'Ex Fondo Centrale di Garanzia, in particolare costi imputati direttamente sul relativo centro di costo riferiti al personale diretto (58 mila euro) e indiretto (32 mila euro).

9. ALTRI COSTI OPERATIVI

La voce, pari a 25.500 mila euro, è di seguito dettagliata:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Altre imposte e tasse	3.827	4.533	(706)
Imposte e tasse	8.757	8.868	(111)
Perdite su crediti	175	18	158
Minusvalenze	4	44	(41)
Riattribuzione risultato di gestione Ex FCG	4.214	606	3.608
Altro	8.523	4.532	3.990
Totale	25.500	18.601	6.899

La voce registra una variazione netta in incremento di 6.899 mila euro dovuta principalmente all'effetto combinato: (i) dell'incremento per 3.990 mila euro della voce "altro" (ii) della maggiore "Riattribuzione del risultato di gestione del Fondo Centrale di Garanzia" per 3.608 mila euro, (iii) della riduzione altre imposte e tasse per 706 mila.

10. AMMORTAMENTI

La voce è di seguito dettagliata:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	131.925	132.712	(787)
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	38.593	38.795	(202)
Totale	170.519	171.507	(989)

La voce, pari a 170.519 mila euro, include l'ammortamento di competenza dell'esercizio, delle immobilizzazioni immateriali, pari a 131.925 mila euro, riferibile per 99.375 mila euro alla "Concessione", il cui ammortamento è a quote costanti in 16 anni in base all'attuale durata della Convenzione di Concessione (anno 2032), e l'ammortamento delle immobilizzazioni materiali, pari a 38.593 mila euro, entrambi in lieve decremento rispetto al precedente esercizio.

11. SVALUTAZIONI E PERDITE (RIPRESE) DI VALORE

La voce al 31 dicembre 2023 ammonta a 11.933 mila euro ed è principalmente imputabile:

- all'accantonamento del Fondo IFRS 9 per le voci (i) altre attività per 4.238 mila euro, prevalentemente derivante dalla svalutazione del credito per il contributo determinato dal D.L. Rilancio, meglio dettagliato nel paragrafo 24 – Altre attività correnti e non correnti (ii) crediti commerciali per 2.007

mila euro, a seguito dell'aggiornamento del fondo a copertura dei crediti scaduti verso clienti terzi e Società del Gruppo e (iii) diritti finanziari concessori per 1.815 mila euro, imputabile all'incremento dei diritti concessori rilevato nel corso dell'esercizio;

- alle altre svalutazioni delle immobilizzazioni, per complessivi 3.707 mila euro, prevalentemente imputabili alle perdite di valore rilevate sulla voce "altri beni", pari a 3.041 mila euro, che si riferiscono alle spese sostenute per mappare gli immobili che l'Agenzia del Demanio avrebbe dovuto trasferire ad Anas in seguito alla L.662/96, la quale risulta abrogata.

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Svalutaz. dei crediti compresi nell'attivo circolante	8.090	32.778	(24.688)
Svalutazione disponibilità liquide	136	(13)	149
Altre Svalutazioni delle Immobilizzazioni	3.707	0	3.707
Totale	11.933	32.765	(20.833)

La voce Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante ha subito un decremento di 24.688 mila euro rispetto all'esercizio precedente nel quale si era registrata la svalutazione del 100% dei crediti commerciali verso Strada dei Parchi e dei crediti verso AIE.

12. PROVENTI DA PARTECIPAZIONI

I proventi da partecipazioni, pari a 3.029 mila euro (34.908 mila euro al 31 dicembre 2022), si riferiscono principalmente ai dividendi 2022 della Società collegata Traforo del Monte Bianco dopo l'approvazione del Bilancio. La voce ha subito un decremento di 31.880 mila euro rispetto all'esercizio precedente nel quale si era registrata la destinazione degli utili di esercizio riportati a nuovo nel decennio 2007-2017 dalla medesima Società, ripartiti tra i soci a titolo di c.d. superbenefici e incassati nel mese di gennaio 2023 (31.019 mila euro), a seguito dell'accordo transattivo raggiunto nel mese di dicembre 2022.

13. ALTRI PROVENTI FINANZIARI

Il dettaglio degli altri proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Interessi attivi su c/c bancari e postali	1.661	53	1.608
Interessi attivi da Canone Strada dei Parchi	0	15.730	(15.730)
Proventi finanziari diversi	16.359	3.011	13.348
Utili su cambi	659	2.005	(1.346)
Totale	18.679	20.799	(2.120)

La voce presenta un saldo di 18.679 mila euro, la variazione in diminuzione pari a 2.120 è imputabile all'effetto combinato: (i) della mancata rilevazione rispetto all'esercizio precedente, per 15.730 mila euro, a seguito dell'applicazione della norma che ha revocato la Concessione della gestione delle autostrade A24 e A25, degli interessi attivi dovuti dalla Società Strada dei Parchi per effetto della rateizzazione del prezzo della Concessione e degli interessi legali anch'essi dovuti dalla Società Strada dei Parchi a fronte del posticipo delle rate degli anni dal 2015 al 2018, (ii) dall'aumento dei proventi finanziari diversi per effetto del reversal dell'attualizzazione sull'attività finanziaria netta verso Strada dei Parchi per 13.031 mila euro e degli interessi maturati nell'esercizio sui certificati di deposito riferibili all'ex Fondo Centrale di Garanzia.

14. ONERI SU PARTECIPAZIONI

La voce presenta un saldo di 69.285 mila euro (5.442 mila euro al 31 dicembre 2022) e si riferisce principalmente alla svalutazione del valore della partecipazione detenuta nella Società Stretto di Messina come meglio dettagliato nella nota esplicativa 19, alla quale si rimanda.

15. ALTRI ONERI FINANZIARI

Il dettaglio degli altri oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Interessi passivi su c/c bancari e postali	15.215	2.330	12.885
Altri interessi e oneri finanziari	51.513	40.390	11.122
Interessi passivi da leasing	564	287	276
Perdite su cambi	1.296	1.564	(268)
Svalutazione altre attività finanziarie	72	56	16
Totale	68.659	44.630	24.029

La voce presenta un saldo di 68.659 mila euro e un incremento netto, rispetto all'anno precedente, di 24.029 mila euro imputabile principalmente all'incremento, per 12.885 mila euro, della voce "Interessi passivi su conti correnti bancari e postali" rispetto al precedente esercizio, a fronte della gestione finanziaria dell'esercizio e dell'incremento dei tassi d'interesse rilevato nel 2023.

16. IMPOSTE SUL REDDITO

L'adozione del regime di consolidato consente ad Anas di compensare, ai fini IRES, la propria perdita fiscale con gli imponibili positivi/negativi trasferiti al consolidato dalle consolidate Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. e Anas International S.p.A. in liquidazione.

Al 31 dicembre 2023 Anas ha stimato una perdita fiscale ai fini IRES pari a 2.985.402 mila euro e un valore della produzione IRAP negativo, pertanto, non sono state contabilizzate imposte correnti, in linea con gli esercizi precedenti.

La voce "Imposte sul reddito", pari a 42 mila euro, è composta dal provento da Consolidamento fiscale di QMU S.p.A. mentre AIE S.p.A. in liquidazione ha registrato una perdita fiscale. Rispetto al precedente esercizio tale voce registra un incremento pari a 27 mila euro totalmente ascrivibile al provento di consolidamento di QMU S.p.A.

Il consolidato del Gruppo Anas chiude costantemente in perdita per effetto dell'applicazione in capo alla consolidante del regime di favore di cui alla Legge Speciale (art. 1, comma 1026 della Legge n. 296 del 2006 che rinvia all'art. 1, commi 86 e 87, della Legge n. 266 del 2005). Detta norma, che stabilisce l'irrelevanza fiscale dei contributi in conto impianti e la deducibilità degli ammortamenti, consente ad Anas di chiudere costantemente in perdita fiscale con conseguente trasferimento della medesima al regime di tassazione di Gruppo. Tale regime di favore ha mantenuto la sua validità anche dopo il passaggio ai principi contabili internazionali IAS/IFRS, come precisato dall'Agenzia delle Entrate nella risposta a interpello n. 956-1562/2018 presentato da Anas il 31 ottobre 2018.

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Proventi da adesione cors. Fiscale	(42)	(15)	(27)
Totale	(42)	(15)	(27)

Nella tabella che segue, i dettagli del provento da consolidamento, non imponibile (ai fini IRES e IRAP), calcolato applicando l'aliquota vigente IRES del 24%, di cui all'art. 77 del TUIR, ai singoli imponibili, così come previsto dal regolamento di consolidamento vigente tra le parti.

Valori in migliaia di euro

Società	Imposta	Importo
QMU	IRES	42
Totale provento da consolidamento	-	42
Rettifiche provento da consolidamento anni precedenti	IRES	-
TOTALE PROVENTO POST RETTIFICHE	-	42
Rilascio Fondo Rischi	-	-
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	-	42



VALLE D'AOSTA - STRADA STATALE 26, SGOMBERO NEVE AL COLLE DEL PICCOLO SAN BERNARDO

Nella tabella seguente è evidenziata la riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per l'IRES nei due esercizi a confronto:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2023		31.12.2022	
	€	%	€	%
Utile dell'esercizio	(162.726)	-	4.836	-
Totale imposta sul reddito	42	-	15	-
Utile ante imposte	(162.767)	-	4.821	-
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)	-	24%	1.157	24%
Minori imposte				
Rigiro deduzioni manutenzioni ex art. 107 TUIR	192.998	-	255.136	-
Proventi da consolidato fiscale	42	-	15	-
Rivalutazione partecipazione	-	-	119	-
Dividendi da partecipazioni	2.877	-	34.601	-
Altre variazioni in diminuzione	5.551.362	-	5.058.069	-
Totale	5.747.278	-	5.347.940	-
Maggiori imposte				
Accantonamento ai fondi	76.030	-	31.398	-
Svalutazione partecipazioni	69.285	-	5.286	-
Spese manutenzione ex art. 107 TUIR	245.917	-	327.194	-
Ammortamenti	2.410	-	2.776	-
Imposte indeducibili	1.977	-	1.950	-
Altre variazioni in aumento	2.528.983	-	2.445.043	-
Totale	2.924.601	-	2.813.647	-
Totale imponibile IRES	(2.985.402)	-	(2.529.457)	-
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	-	-	-	-
IRAP	-	-	-	-
Imposte estere	-	-	-	-
Differenza su stima imposte anni precedenti	-	-	-	-
Totale fiscalità differita	-	-	-	-
Proventi da consolidato fiscale	42	-	15	-
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	42	-	15	-

17. IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2023 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

Valori in migliaia di euro

	Fabbricati	Terreni	Impianti e macchinari	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	334.372	67.533	87.394	47.554	171.928	3.577	712.359
F.do amm.to	(150.082)	-	(28.429)	(34.691)	(142.086)	-	(355.288)
Consistenza al 01.01.2022	184.291	67.533	58.965	12.863	29.841	3.577	357.070
Investimenti	21.913	16	1.681	6.212	12.184	-	42.005
Passaggi in esercizio	-	-	-	-	-	-	-
Ammortamenti	(17.917)	-	(3.985)	(2.922)	(13.971)	-	(38.795)
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-	-
Operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	-	-
Differenze di Cambio	-	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni	-	-	-	(50)	(5.925)	-	(5.975)
Altri Movimenti	-	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	-	-	-	-	-	-	-
Incrementi dei contributi nel periodo	-	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche Costo storico	(10.364)	-	-	-	(3.261)	-	(13.625)
Riclassifiche Fondo	10.403	-	-	50	9.144	-	19.598
Totale variazioni	4.034	16	(2.304)	3.290	(1.829)	-	3.207
Costo storico	345.921	67.549	89.075	53.716	174.925	3.577	734.763
F.do amm.to	(157.596)	-	(32.413)	(37.563)	(146.913)	-	(374.486)
Consistenza al 01.01.2023	188.325	67.549	56.661	16.153	28.012	3.577	360.278
Investimenti	36.249	-	2.151	3.300	3.471	968	46.139
Passaggi in esercizio	9	-	-	-	3.046	(3.016)	39
Ammortamenti	(18.933)	-	(3.973)	(3.663)	(12.024)	-	(38.593)
Perdite di valore	-	-	-	-	(3.041)	-	(3.041)
Operazioni straordinarie	-	-	-	-	-	-	-
Differenze di Cambio	-	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni Costo storico	-	-	(0)	(154)	(612)	-	(766)
Alienazioni e dismissioni Fondo	-	-	-	154	636	-	790
Altri Movimenti	-	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	-	-	-	-	-	-	-
Incrementi dei contributi nel periodo	-	-	-	-	-	-	-
Altri Movimenti Fondo	-	-	-	-	-	-	-
Riclassifiche Costo storico	(4.169)	-	3	-	(172)	-	(4.339)
Riclassifiche Fondo	4.915	-	1	-	172	-	5.088
Totale variazioni	18.070	-	(1.818)	(362)	(8.525)	(2.048)	5.317
Costo storico	378.010	67.549	91.228	56.861	177.617	1.529	772.795
F.do amm.to	(171.614)	-	(36.385)	(41.071)	(158.129)	-	(407.201)
Consistenza al 31.12.2023	206.396	67.549	54.843	15.789	19.488	1.529	365.594

FABBRICATI

La voce presenta un saldo di 206.396 mila euro, e accoglie il valore degli uffici tecnici e degli immobili di proprietà di Anas per 160.103 mila euro e il valore del diritto d'uso dei fabbricati in locazione rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16 per 46.293 mila euro. Gli investimenti effettuati al 31 dicembre 2023, pari a 36.249 mila euro riguardano interventi di manutenzione straordinaria su immobili, di cui 31.707 mila euro relativi ai fabbricati in locazione rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16. Gli ammortamenti dell'esercizio sono pari a 18.933 mila euro, di cui 6.018 mila euro relativi ai fabbricati rientranti nella fattispecie dell'IFRS 16.

TERRENI

Il valore dei terreni al 31 dicembre 2023 ammonta a 67.549 mila euro, e presenta un saldo in linea con l'esercizio precedente.

IMPIANTI E MACCHINARI

La voce presenta un saldo di 54.843 mila euro e si riferisce prevalentemente alla dotazione impiantistica dei Compartimenti.

La variazione in diminuzione pari a 1.818 mila euro scaturisce dall'effetto combinato dell'acquisizione di nuovi impianti e macchinari per 2.151 mila euro e dell'ammortamento dell'esercizio pari a 3.973 mila euro.

ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI

La voce presenta un saldo di 15.789 mila euro e si riferisce ad attrezzature presenti nei Compartimenti per lo svolgimento di specifiche attività. La quota di ammortamento per l'anno 2023 è pari a 3.663 mila euro.

ALTRI BENI

La voce presenta un saldo pari a 19.488 mila euro, di cui 95 mila euro relativi al valore del diritto d'uso degli altri beni rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16, e accoglie principalmente il valore di mobili, macchine d'ufficio e autovetture acquistate dall'Anas e alle spese di manutenzione straordinaria inerenti immobili di terzi.

Gli investimenti dell'esercizio, pari a 3.471 mila euro, si riferiscono principalmente ai costi sostenuti per nuove acquisizioni (in particolare di autoveicoli da trasporto e automezzi). Gli ammortamenti dell'esercizio sono pari a 12.024 mila euro, di cui 735 mila euro relativi ai beni rientranti nella fattispecie dell'IFRS 16 mentre le perdite di valore rilevate nell'esercizio, pari a 3.041 mila euro, si riferiscono alle spese sostenute per censire gli immobili che l'Agenzia del Demanio avrebbe dovuto trasferire ad Anas in seguito alla L.662/96, la quale risulta abrogata.

Si precisa, infine, che al 31 dicembre 2023, le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità.

DIRITTI DI UTILIZZO DI BENI IN LEASING

Nella seguente tabella viene esposta la movimentazione del diritto d'uso nel corso del 2023:

Valori in migliaia di euro

	Diritti d'uso Fabbricati	Diritti d'uso Impianti e macchinari	Diritti d'uso Altri beni	Totale
Costo storico	22.064	46	1.077	23.187
F.do amm.to	(2.202)	(12)	(363)	(2.577)
Consistenza al 01.01.2023	19.862	35	714	20.611
Acquisizione per nuovi contratti	31.707	-	82	31.789
Ammortamenti	(6.018)	(38)	(735)	(6.790)
Cessazioni contrattuali - Costo storico	-	-	(19)	(19)
Cessazioni contrattuali Fondo	-	-	49	49
Riclassifiche Costo storico	(4.169)	3	(172)	(4.339)
Riclassifiche Fondo	4.910	-	177	5.087
Totale variazioni	26.430	(35)	(619)	25.777
Costo storico	49.602	49	967	50.619
F.do amm.to	(3.310)	(49)	(872)	(4.231)
Consistenza al 31.12.2023	46.293	0	95	46.388

Le acquisizioni dell'esercizio, pari a 31.707 mila euro, si riferiscono principalmente alla sottoscrizione del contratto di locazione della porzione immobiliare sita in Via Luigi Pianciani, 16 a Roma e in quota minore alla locazione di un immobile a Lentini (SR) sede del distacco della polizia stradale (65 mila euro).

Le passività di *leasing* e i loro movimenti durante l'anno sono riportati nella tabella che segue.

Valori in migliaia di euro

Movimentazioni delle passività per leasing	2023
Passività del leasing 01.01.2023	20.234
Iscrizione di nuovi diritti d'uso	31.789
Rilevazione Oneri finanziari	564
Pagamenti	(17.727)
Altre Variazioni	656
Passività del leasing 31.12.2023	35.515

Gli impatti a conto economico dell'esercizio sono, invece, riportati nella tabella che segue:

Valori in migliaia di euro

Impatti a Conto Economico	2023
Ammortamenti dei diritti d'uso	(6.790)
Interessi passivi sulle passività del leasing	(564)
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16	(1.286)
Totale Impatti a Conto Economico	(8.640)

18. ATTIVITÀ IMMATERIALI

Di seguito è esposto il prospetto delle attività immateriali a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

Valori in migliaia di euro

	Costi di sviluppo	Dir. di brev. Ind. e dir. ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale
Costo storico	2.004	199.612	1.590.178	38.513	262.694	2.093.001
F.do amm.to	(1.890)	(172.053)	(497.053)	-	(120.403)	(791.399)
Consistenza al 01.01.2022	114	27.559	1.093.125	38.513	142.291	1.301.602
Investimenti	-	10.228	-	13.679	2.474	26.381
Passaggi in esercizio	-	9.296	-	(9.335)	39	0
Ammortamenti	(59)	(15.639)	(99.375)	-	(17.639)	(132.712)
Totale variazioni	(59)	3.885	(99.375)	4.345	(15.127)	(106.331)
Costo storico	2.004	219.135	1.590.178	42.858	265.207	2.119.383
F.do amm.to	(1.948)	(187.692)	(596.428)	-	(138.043)	(924.111)
Consistenza al 01.01.2023	56	31.443	993.750	42.858	127.164	1.195.271
Investimenti	-	14.718	-	14.931	1.544	31.194
Passaggi in esercizio	-	4.581	-	(8.253)	3.633	(39)
Ammortamenti	(28)	(16.052)	(99.375)	-	(16.470)	(131.925)
Perdite di valore	-	(96)	-	-	(570)	(666)
Riclassifiche e svalutazioni Fondo	-	-	-	-	(1)	(1)
Totale variazioni	(28)	3.151	(99.375)	6.679	(11.864)	(101.437)
Costo storico	2.004	238.339	1.590.178	49.537	269.815	2.149.872
F.do amm.to	(1.976)	(203.744)	(695.803)	-	(154.514)	(1.056.038)
Consistenza al 31.12.2023	28	34.595	894.375	49.537	115.300	1.093.834

COSTI DI SVILUPPO

Il valore netto contabile, al 31 dicembre 2023, ammonta a 28 mila euro ed è relativo all'attività di sviluppo nel processo di studio e implementazione del progetto BIM (*Building Information Modeling*). La quota di ammortamento è pari a 28 mila euro.

DIRITTI DI BREVETTO INDUSTRIALE E DIRITTI DI UTILIZZAZIONE DELLE OPERE DELL'INGEGNO

Il valore netto contabile, al 31 dicembre 2023, è pari a 34.595 mila euro. L'incremento dell'esercizio, pari a 3.151 mila euro, è costituito principalmente dai costi relativi alla manutenzione e assistenza specialistica del software relativo ai sistemi informativi di Anas.

Gli investimenti realizzati sono stati pari a 14.718 mila euro e i passaggi in esercizio sono stati pari a 4.581 mila euro. L'ammortamento dell'esercizio è di 16.052 mila euro. La durata degli ammortamenti è prevista in cinque anni in quote costanti.

CONCESSIONI, LICENZE, MARCHI E DIRITTI SIMILI

La voce presenta un saldo di 894.375 mila euro.

A seguito del completamento dell'iter di approvazione del Contratto di Programma 2021-2025 Anas elaborerà il nuovo Piano Economico-Finanziario (PEF) che, come comunicato da MIT con nota del 22 marzo 2024, costituisce il prodromo per la prosecuzione dell'iter previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 ai fini della stipula della nuova Convenzione unica e del contestuale adeguamento della durata del rapporto concessorio correlato alle previsioni del PEF e contenuto nel limite temporale massimo di cinquant'anni.

Ricordiamo che il 9 novembre 2021, è stato quindi pubblicato il Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121 (cd. D.L. infrastrutture e trasporti), che tra le altre, sulla base di quanto disposto dall'art. 2 commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies, prevede in estrema sintesi:

- la costituzione di una Società 100% MEF e *in house* MEF/MIT, volta ad acquisire le partecipazioni di Anas in Società Concessionarie di autostrade statali a pedaggio con il mandato di gestire queste ed eventualmente altre Concessionarie analoghe e, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, il trasferimento alla costituenda Società delle funzioni e delle attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad Anas stessa;
- l'abrogazione del meccanismo di finanziamento "a Corrispettivo" introdotto come indicato precedentemente con il CdP 2016-2020, limitando così, di conseguenza, il criterio di finanziamento delle attività svolte dalla Società al solo riconoscimento di contributi;
- **conseguentemente** la permanenza in capo ad Anas della sola gestione della rete stradale e autostradale non a pedaggio.

Inoltre, lo stesso D.L. infrastrutture e trasporti, all'art. 2 commi 2-duodecies e 2-quaterdecies, ha apportato importanti modifiche alla disciplina del Contratto disponendo la rimodulazione della percentuale degli oneri di investimento riconosciuta ad Anas che a partire dal 1° gennaio 2022 è stata ridotta dal 12% al 9% prevedendone il riconoscimento sulla base delle spese effettivamente sostenute da Anas e risultanti dalla contabilità analitica, con obiettivo di efficientamento dei costi.

A seguito dell'entrata in vigore di tali novità normative, in data 23 marzo 2022 è pervenuta ad Anas una lettera a firma del Direttore Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, che ha rinnovato l'intenzione da parte del MIT;

- di dare continuità alle interlocuzioni avvenute nell'ambito del Tavolo tecnico, completando l'istruttoria dedicata a valutare la possibilità di estendere di 20 anni la durata dell'attuale Concessione, ossia nel limite massimo del 31 dicembre 2052, così come previsto dall'art. 1 commi 1018 e 1019 della L. 27 dicembre 2006 n. 296, una volta acquisito il parere da parte delle competenti strutture della Comunità Europea;
- **contestualmente** di dare avvio, alla luce del citato D.L. infrastrutture e trasporti, all'attività di

revisione del Contratto di Programma per il periodo 2021-2025, rivedendo anche la parte normativa dello stesso onde adeguarla alla legislazione sopravvenuta e, in ogni caso, assicurando la sostenibilità economico-finanziaria di Anas in relazione all'attività in Concessione. Più nel dettaglio, compatibilmente con la natura di diritto esclusivo e speciale a essa attribuita dal predetto D.L. n. 121/2021 a detta attività, sarà definita l'entità del fabbisogno finanziario, da assicurare ad Anas secondo il meccanismo contabile della "contribuzione" che permetta il recupero del "costo economico-tecnico" relativo a tutte le attività svolte.

Nel corso del 2022 il MIT ha avviato le interlocuzioni con la Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione Europea (RPUE) al fine di acquisire una pronuncia in merito alla coerenza con il quadro normativo europeo del modello operativo applicabile ad Anas S.p.A.

In relazione alla suddetta istanza, la Direzione Generale Concorrenza della Commissione Europea a ottobre 2022 ha fornito elementi di chiarimento che contemplano, tra l'altro, valutazioni in ordine alla rideterminazione del termine della Concessione Anas, alla luce delle interlocuzioni intervenute, così come comunicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel dicembre 2022, è stato conseguentemente riattivato il confronto tecnico necessario all'aggiornamento del Contratto di Programma di Anas S.p.A.

Il 7 dicembre 2022 il MIT ha trasmesso ad Anas la lettera datata 5 ottobre 2022 con cui la Commissione Europea-DG Concorrenza, pur precisando che sebbene la stessa "non costituisca una posizione definitiva della Commissione, ma solo un parere informale ... non giuridicamente vincolante", conferma che l'impianto normativo nazionale vigente non sembra configurare un'ipotesi di aiuti di Stato con riferimento alla proroga della Concessione di Anas relativa alle strade non a pedaggio e all'applicazione a detta proroga delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato. Nella lettera di trasmissione il Concedente MIT ha manifestato ad Anas "l'esigenza di procedere a un confronto sui successivi adempimenti connessi alla gestione del rapporto concessorio in coerenza con la citata pronuncia dei competenti Servizi della Commissione Europea".

Il 13 dicembre 2022 il MIT ha trasmesso la nota UE anche al MEF, preannunciando la fissazione di un incontro per riattivare il confronto tecnico necessario all'aggiornamento del Contratto di Programma Anas-MIT.

Il 30 dicembre 2023 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 303 il Decreto Legge 30 dicembre 2023, n. 215 che all'art. 8, comma 8 ha modificato l'art. 36 del Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla Legge 15 luglio 2011, n. 111 il quale ha precisato che il regime temporale degli oneri di investimento al 9% si applica solo ai quadri economici approvati dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2023 e che, "A decorrere dal 1° gennaio 2024, gli oneri di investimento di cui al primo periodo del comma 3-bis, comprensivi delle spese di progettazione degli interventi, sono riconosciuti all'Anas S.p.A. nella misura non superiore al 12,5 per cento del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento con esclusione delle spese previste da altre disposizioni di legge o regolamentari o inserite nel quadro economico di progetto approvato. Entro il predetto limite percentuale, le eventuali risorse che residuano rispetto alle spese

effettivamente sostenute da parte dell'Anas S.p.A. e verificate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla base delle risultanze della contabilità analitica, rimangono a disposizione della Società".

Come già illustrato nella Relazione sulla Gestione, a seguito di tali disposizioni Anas ha aggiornato e adeguato la proposta di Contratto di Programma 2021-2025, il cui testo è stato inviato in data 12 marzo 2024 al MIT ai fini dell'avvio dell'istruttoria necessaria alle successive determinazioni del CIPESS. Il CIPESS nella seduta del 21 marzo 2024 ha approvato, con prescrizioni, la proposta di Contratto di Programma MIT-Anas 2021-2025.

Si evidenzia che, con nota, del 22 marzo 2024, il MIT oltre a comunicare ad Anas che "il CIPESS si è favorevolmente espresso, con prescrizioni e raccomandazioni, sulla proposta di Contratto di Programma", ha precisato che "il completamento dell'iter di approvazione del Contratto di Programma 2021-2025 costituisce atto presupposto per il successivo aggiornamento del Piano Economico- Finanziario (PEF) e la stipula della nuova Convenzione in osservanza alle disposizioni normative di cui all'oggetto (art. 1, commi 1018 [e 1019] della Legge n. 296/2006. art. 2, commi sexies/sexiesdecies, Decreto Legge n. 121/2021 convertito in Legge n. 156/2021, n.d.r.)".

Tali elementi, uniti ai più recenti sviluppi, sembrano ulteriormente deporre a favore della perdurante attualità del procedimento previsto dalla legge per la sottoscrizione della nuova Convenzione Unica Anas-MIT la cui ragion d'essere, allo stato, troverebbe fondamento proprio nell'esigenza, manifestata dal Legislatore e a più riprese anche recentemente dallo stesso Concedente, di procedere all'adeguamento della sua durata, posto che tutti gli altri aspetti elencati dall'art. 7, comma 3, D.L. n. 138/2002 (esercizio dei poteri di controllo e vigilanza da parte del Concedente, modalità di esercizio della Concessione e modalità di erogazione delle risorse) sono in concreto già esplicitati e aggiornati dal Contratto di Programma.

L'intervenuta approvazione del Contratto di Programma 2021-2025 e le osservazioni e prescrizioni contenute nella nota congiunta DIPE-MEF presentata al CIPESS in occasione della seduta del 21 marzo 2024 sembrano avalorare la perdurante applicabilità del meccanismo previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019 della Legge n. 296/2006 relativamente all'adeguamento della durata della Concessione come risulta, in particolare, dai seguenti elementi:

- viene dato atto delle valutazioni effettuate dal MIT sul ruolo e sulla natura giuridica di Anas, come richiesto dalle delibere CIPESS n. 44/2021 e 43/2022 (le quali prevedevano che il Contratto di Programma 2021-2025 dovesse "tenere conto delle valutazioni effettuate dalle amministrazioni competenti sul ruolo di Anas e la sua natura giuridica, nonché delle osservazioni formulate dalla Corte dei Conti in fase di registrazione della delibera di questo Comitato 27 luglio 2021, n. 44 sull'aggiornamento 2020");
- viene, in particolare, riferito che "Il MIT con nota n. 3890 del 12 marzo 2024 indica che "l'attuale contesto normativo risulta idoneo a qualificare Anas come soggetto pubblico e, conseguentemente, a ritenere superate le osservazioni contenute, per tale ambito, nelle delibere CIPESS n. 44/2021 e 43/2022 nonché le osservazioni della Corte dei Conti in fase di registrazione della delibera 27 luglio 2021, n. 44", e ancora che "Le precedenti assunzioni appaiono ulteriormente suffragate dalle informazioni assunte in ordine all'avanzata fase della procedura finalizzata alla costituzione della nuova Società contemplata dall'art. 2

- del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121 convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156." tale Società sarà affidataria delle funzioni e attività di gestione delle tratte autostradali a pedaggio che vengono in tal modo sottratte ad Anas eliminando così – attraverso la segregazione societaria – ogni possibile commistione tra attività svolta in regime di esclusiva e attività da mercato;
- viene confermato il meccanismo degli oneri di investimento previsto dall'art. 8, comma 8, D.L. n. 215/2023 che nel ridisciplinare gli oneri di investimento prevede che entro il suddetto limite del 12,5 per cento le eventuali risorse che residuano rispetto alle spese effettivamente sostenute da parte dell'Anas e verificate dal MIT "rimangono a disposizione della Società", così assicurando alla Società un tassello importante della sua sostenibilità economico finanziaria;
 - viene chiesto il rafforzamento della contabilità separata, elemento determinante per garantire la separazione tra l'attività concessoria svolta in regime di esclusiva e l'attività di mercato e dovrà mettere a disposizione del Ministero Concedente il Piano dei Conti dal quale si rileva il sistema di separazione contabile contemplato dal Decreto Legge 10 settembre 2021, n.121.

Tutti questi elementi innovativi fattuali rispetto al contesto normativo e regolatorio precedente appaiono rafforzare l'impostazione della Società di poter attuare la fattispecie prevista dalla Legge 296/2006, e quindi allo stato attuale si ritiene adeguato considerare l'estensione della Concessione al 2052. Pertanto, sono stati considerati i flussi di cassa su tale orizzonte temporale, sulla base delle informazioni disponibili alla data.

Alla luce di tutto quanto sopra descritto, il Capitale Investito Netto "Regolatorio"⁷, strettamente correlato ai flussi di cassa generati dalla gestione della Concessione, al 31 dicembre 2023, è stato oggetto di verifica di recuperabilità (cd. *Impairment test*) predisposta sulla base dei flussi di cassa del Piano Industriale di Anas 2024-2032, con orizzonte temporale 2052, approvato dal CdA in data 27 marzo 2024. Il Piano si basa sugli elementi informativi contenuti nel documento del Contratto di Programma 2021-2025 e delle relative prescrizioni, nonché sulla legittima aspettativa qualificata di Anas a vedere riconosciuto l'adeguamento della durata della Concessione fino al 2052 (rispetto all'attuale durata della Concessione che ha scadenza al 2032).

In particolare, la configurazione di valore utilizzata per determinare il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari è il "value in use", calcolato, nella fattispecie, utilizzando le proiezioni di flussi di cassa basate sulle previsioni finanziarie del Piano, considerate per un periodo esplicito fino al 2052, ipotizzando l'adeguamento della Concessione fino a tale data, attualmente in scadenza al 31.12.2032, sulla base dell'evoluzione normativa precedentemente descritta. Ai fini della determinazione del valore recuperabile, è stata inclusa anche una stima del valore residuo attualizzato (*terminal value*), basato sull'ipotesi che esso sia pari al Capitale Investito Netto Regolatorio di fine Concessione. Tale valore residuo si riferisce sostanzialmente al valore dell'attivo fisso a fine 2052.

⁷ Il Capitale Investito Netto Regolatorio include le seguenti voci di bilancio: Attività Immateriali, Immobili, impianti e macchinari, crediti tributari, crediti commerciali, debiti commerciali, Altre attività correnti e non correnti, Diritti finanziari correnti e non correnti, Acconti per opere da realizzare correnti e non correnti, Attività per lavori in corso su ordinazione e Fondo Rischi e Oneri.

I flussi finanziari attesi dalla CGU sono stati attualizzati in base a un tasso di sconto "regolatorio" ("WACC") pari al 2,8%, ritenuto adeguato ad attualizzare tali flussi finanziari. Il WACC utilizzato per attualizzare i flussi di cassa è stato ponderato sulla base del peso che i servizi "core" e "non core" hanno a livello di EBITDA cumulato dal 2024 al 2052, considerando il costo del debito regolatorio e il WACC di mercato.

Ad esito dell'*impairment test* non sono emerse perdite di valore sulla Concessione e sul Capitale Investito Netto da riflettere in Bilancio al 31.12.2023. Tenendo conto delle ipotesi chiave sopra riportate, l'analisi di *sensitivity* rispetto al tasso di attualizzazione (WACC +0,5%), a parità di altre condizioni, non comporterebbe la rilevazione di una perdita di valore. Si specifica che il WACC di *break-even* (*value in use* uguale al Capitale Investito Netto "Regolatorio") è pari al 4,3%. Qualora eventuali sviluppi futuri dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della Concessione potrebbe essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un PEF rielaborato di conseguenza.

La Concessione viene ammortizzata sistematicamente sulla base della durata dell'attuale rapporto concessorio, fino al 2032, e conseguentemente la quota di competenza dell'esercizio è pari a 99.375 mila euro.

IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO E ACCONTI

La voce, pari a 49.537 mila euro, è costituita principalmente dai costi del personale interno sostenuti per commesse lavori, per le quali è in corso di ultimazione l'iter di finanziamento (35.335 mila euro) e dai costi di manutenzione evolutiva dei sistemi informativi non ancora terminati (12.548 mila euro).

ALTRE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

La voce, pari a 115.300 mila euro, accoglie i costi per la realizzazione di impianti sulla Rete stradale finanziati con fondi della Società per un importo pari a 14.139 mila euro e gli investimenti effettuati sulla Rete stradale e autostradale, per i quali la copertura finanziaria è stata individuata nel Contratto di Programma per 101.162 mila euro.

Nell'esercizio non si sono verificate variazioni della vita utile stimata delle attività immateriali, né trigger event tali da rendere necessaria una rettifica del valore delle immobilizzazioni immateriali.

19. PARTECIPAZIONI

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze a inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria.

Partecipazioni in:	Valore netto		Fondo svalutazione cumulato
	31.12.2023	31.12.2022*	
Imprese controllate	48.650	49.282	0
Imprese collegate	590.301	659.473	79.901
Società a controllo congiunto	1.000	1.000	-
Altre imprese	5	5	47.131
Totale	639.956	709.760	127.032

* Alcuni importi del 2022 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

Le partecipazioni al 31 dicembre 2023, ammontano a 639.956 mila euro e subiscono una variazione netta in diminuzione di 69.804 mila euro rispetto al 31 dicembre 2022, dovuta all'effetto combinato:

- dell'incremento del valore delle partecipazioni in imprese controllate a fronte della cessione da parte di Anas International Enterprise S.p.A. in liquidazione delle quote detenute in PMC Mediterraneo S.C.p.A. per 585 mila euro, al netto dei decimi ancora da versare, pari a 439 mila euro, in linea con quanto previsto dal progetto di "Riassetto delle attività estere";
- della svalutazione della partecipata Stretto di Messina S.p.A., come meglio dettagliato in seguito;
- dell'azzeramento di valore della partecipazione in Anas Concessioni Autostradali S.p.A. a seguito della delibera dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti, tenutasi in data 20 dicembre 2023, che ha approvato il Bilancio finale di liquidazione e il relativo piano di riparto e determinato l'assegnazione al socio unico Anas di risorse per 666 mila euro.

Si segnala, inoltre, che la partecipazione detenuta in Anas International Enterprise S.p.A. in liquidazione è stata riclassificata durante l'esercizio tra le altre imprese in considerazione del fatto che la liquidazione volontaria, privando la Società della capacità effettiva di condurre l'attività rilevante della partecipata, ha determinato il venir meno del potere sulla Società e quindi del controllo.

Nel prospetto seguente è illustrato il dettaglio delle partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre imprese, con indicazione della movimentazione dell'esercizio:

Valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2022*	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2023	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti		
Partecipazioni in imprese controllate								
Quadrilatero Marche Umbria S.p.a.	48.500	-	-	-	-	-	48.500	-
PMC Mediterraneo S.C.p.A.	15	585	-	-	-	-	600	-
<i>decimi ancora da versare</i>	(11)	(439)	-	-	-	-	(450)	-
	48.504	146	0	0	0	0	48.650	0
Partecipazioni in imprese collegate								
Stretto di Messina S.p.A.	315.982	-	-	(69.172)	-	-	246.810	71.003
Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus S.p.A.	160.989	-	-	-	-	-	160.989	-
Società Traforo del Monte Bianco S.p.A.	159.902	-	-	-	-	-	159.902	8.898
Autostrada Asti Cuneo S.p.A.	73.100	-	-	-	-	-	73.100	-
<i>decimi ancora da versare</i>	(52.500)	-	-	-	-	-	(52.500)	-
Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.	2.000	-	-	-	-	-	2.000	-
	659.473	0	0	(69.172)	0	0	590.301	79.901
Società a controllo congiunto								
Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	1.000	-	-	-	-	-	1.000	0
	1.000	0	0	0	0	0	1.000	0
Altre imprese								
Anas International Enterprise S.p.A. in liquidazione	0	-	-	-	-	-	0	46.600
Anas Concessioni Autostradali S.p.A. in liquidazione	778	-	-	(112)	-	(666)	0	-
Autostrade del Lazio S.p.A. in liquidazione	0	-	-	-	-	-	0	530
CONSEL S.c.a.r.l.	1	-	-	-	-	-	1	-
IDC - Italian Distribution Council S.c.a.r.l. (in liquidazione)	4	-	-	-	-	-	4	-
	783	0	0	(112)	0	(666)	5	47.130
Totale partecipazioni	709.760	146	0	(69.285)	0	(666)	639.956	127.031

* Alcuni importi del 2022 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

Nel prospetto che segue è riportato l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto con indicazione, tra le altre informazioni, delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico al 31 dicembre 2023 (esposto al netto degli eventuali decimi da versare).

Valori in migliaia di euro

	Sede	Capitale sociale	Utile/ (perdita) del periodo	Patrimonio netto	Data di riferimento del PN	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2023 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate									
Quadrilatero Marche Umbria S.p.a.	Roma	50.000	0	50.000	31.12.2023	92,382%	46.191	48.500	2.309
PMC Mediterraneo S.C.p.A.	Roma	1.000	0	1.000	31.12.2023	60%	600	150	(450)
Partecipazioni in imprese collegate									
Stretto di Messina S.p.A.	Roma	672.527	(82.598)	673.791	31.12.2023	36,699%	247.274	246.810	(464)
Società Traforo del Monte Bianco S.p.A.	Prè Saint Didier (AO)	198.749	11.512	234.948	31.12.2023	32,125%	75.477	159.902	84.425
SITAF S.p.A.	Susa (TO)	65.016	54.055	533.650	31.12.2023	31,746%	169.413	160.989	(8.424)
Autostrada Asti Cuneo S.p.A.	Roma	200.000	25.875	248.706	31.12.2022	35%	87.047	20.600	(66.447)
Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.	Milano	4.000	504	6.372	31.12.2023	50%	3.186	2.000	(1.186)
Società a controllo congiunto									
Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	Venezia	2.000	31.828	242.951	31.12.2023	50%	121.475	1.000	(120.475)
Altre imprese									
Autostrade del Lazio S.p.A. in Liq.	Roma	350	(43)	(1.245)	31.12.2023	50%	(623)	0	623
Anas International Enterprise S.p.A. in Liq.	Roma	3.000	(220)	(17.200)	27.06.2023	100%	(17.200)	0	17.200
Anas Concessioni Autostradali S.p.A. in Liq.	Roma	1.000	(60)	676	10.11.2023	100%	676	0	(676)
CONSEL S.c.a.r.l.	Roma	51	0	52	30.09.2019	1%	1	1	0
Cons Italian Distribution Council S.c.a.r.l. in Liq.	Roma	70	0	70	31.12.2019	7%	5	4	0

Con riferimento alla Società Stretto di Messina S.p.A., come illustrato nel paragrafo "Principali eventi dell'esercizio" della Relazione sulla Gestione, nel corso dell'anno 2023 si sono verificati una serie di atti normativi che hanno modificato dimensione operativa ed economica della Società SdM, tra i quali si evidenziano:

- Dal 1° aprile 2023 la Società SdM non è più in stato di liquidazione a seguito della revoca disposta dalla Legge 197/2022, art. 1, comma 491, nell'ambito delle suddette norme volte alla ripresa delle attività per la realizzazione del "collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria".
- In data 6 giugno 2023 sono stati nominati, in sede assembleare, i nuovi organi sociali di SdM secondo la

composizione prevista dal D.L. 35/2023. Il nuovo CdA si compone di 5 membri di cui due (il Presidente e l'A.D) nominati dal Ministero.

- In data 10 agosto 2023, il D.L. n. 104 "Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici" (Decreto), ha introdotto alcune modifiche alla normativa applicabile alla Società Concessionaria per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, Società Stretto di Messina S.p.A., volte a consentire una piena e rapida operatività. La previsione del comma 4 del suddetto Decreto, modificando il dettato del Decreto Ponte sullo Stretto, prevede che *"al fine di determinare la composizione dell'azionariato della Società Concessionaria, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti provvede a sottoscrivere, entro il 31 dicembre 2023, compiendo ogni atto a tal fine necessario, un aumento di capitale della Società allo stesso riservato, di importo pari alle risorse di cui all'art. 1, comma 493, della Legge 29 dicembre 2022, n. 197, nonché a quelle di cui all'art. 4, comma 9, del presente Decreto. Il prezzo di sottoscrizione delle azioni dell'aumento di capitale di cui al primo periodo è determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotta da uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale nominati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. Tutti gli atti connessi alle operazioni di cui al presente comma sono esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse"*. La relazione giurata di stima (la "Perizia") è stata rilasciata dall'esperto nominato dal MEF (il "Perito") il 3 ottobre 2023.
- In data 16 ottobre 2023, il direttore generale del Tesoro ha comunicato a SdM la Relazione di stima del Perito datata 3 ottobre 2023. La perizia stima il valore economico di SdM con riferimento al 31.12.2022, data dell'ultimo Bilancio redatto da SdM prima dell'intervenuta modifica normativa e successiva revoca della liquidazione. In assenza del PEF il valore economico è stato stimato dal Perito utilizzando il metodo patrimoniale semplice e quindi considerando solo il valore corrente delle attività e passività iscritte in Bilancio. Il Perito ha quantificato in 85.301.473 euro, il valore degli asset societari scritti in Bilancio da ritenersi non funzionali al riavvio dell'opera e come tali da rettificare in quanto non recuperabili. Complessivamente, il valore economico al 31.12.2022 di SdM è stato stimato in misura pari a 301.087.369 euro.
- In data 31 ottobre 2023 è stata approvata dal CdA di SdM la Situazione patrimoniale ed economica della Società al 31.08.2023, redatta in funzione delle risultanze della Relazione di stima del Perito e propedeutica alle operazioni di aumento del capitale sociale previste dalla Legge. Ciò ha portato alla svalutazione di costi capitalizzati reputati non più recuperabili in misura tale da determinare una perdita del periodo infrannuale pari a 83.861.350 euro. Il patrimonio netto contabile di SdM si è ridotto di conseguenza passando da 386.388.842 euro al 31.12.2022 a 302.527.492 euro al 31.08.2023.
- In data 27 dicembre 2023, il MEF ha sottoscritto l'aumento di capitale di SdM per un importo pari a 369.999.997,20 euro diventando titolare del 55,162% del capitale della Società. Conseguentemente la partecipazione di Anas in SdM è stata diluita passando dall'81,848% al 36,669% del capitale.

Come previsto dallo IAS 28 la partecipazione in SdM è stata classificata nelle partecipazioni in imprese collegate dell'attivo non corrente.

Tale partecipazione è iscritta al costo, come previsto dal principio contabile internazionale IAS 27. La Società valuta a ogni data di riferimento del Bilancio se vi sia un'evidenza obiettiva che le partecipazioni abbiano subito una riduzione di valore.

Nel valutare se esiste un'indicazione che un'attività possa aver subito una riduzione di valore, l'entità deve considerare, in linea con il dettato dello IAS 36, sia le indicazioni presenti nelle fonti interne di informazione sia le indicazioni presenti nelle fonti informative esterne. Nel corso del 2023 si sono verificati alcuni fatti indicativi di una variazione del contesto economico e normativo tali da impattare negativamente sulla consistenza patrimoniale della Società SdM e quindi sul valore di carico iscritto in Bilancio.

Conseguentemente, allo stato attuale delle analisi, in ordine alle informazioni, ai dati e agli elementi in possesso della Società, il valore della partecipazione nella Società controllata Stretto di Messina al 31 dicembre 2023, ha evidenziato una perdita di valore e ha quindi subito una svalutazione per 69.172 mila euro. Il valore di carico della partecipazione in SdM al 31 dicembre 2023 risulta allineato alla frazione di patrimonio netto di competenza, sulla base dell'ultima situazione contabile ufficiale di SdM, approvata dal relativo organo amministrativo (31 agosto 2023). I risultati economico-patrimoniali sono confermati dal Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 della Società SdM, approvato in CdA il 25 marzo 2024. In assenza di un nuovo PEF che permetta di stimare i flussi finanziari attesi dalla realizzazione dell'opera non vi sono le condizioni per stimare il valore d'uso.

Non può tuttavia escludersi, che in futuro avuto riguardo alle attività da svilupparsi per l'aggiornamento del piano economico finanziario (PEF) della Concessione tenendo conto dei *"costi sostenuti dalla Società sino alla data di entrata in vigore del presente Decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, qualora funzionali al riavvio della medesima"* (art. 4, comma 6 del D.L. 35/2023) possano rendersi necessari ripristini del valore della partecipazione detenuta da Anas in SdM.

20. DIRITTI CONCESSORI FINANZIARI NON CORRENTI E CORRENTI

La voce pari a complessivi 3.544.535 mila euro (di cui 3.309.129 mila euro di natura corrente), si riferisce all'ammontare della produzione realizzata da Anas su strade in Concessione in attesa di essere rimborsata dai Ministeri o Enti di riferimento.

Rispetto all'esercizio precedente la voce rileva un incremento di 30.220 mila euro al lordo dell'effetto attualizzazioni. La variazione è principalmente imputabile all'incremento dei crediti esigibili generato dalla produzione di periodo (1.985.232 mila euro) e al decremento determinato dagli incassi e riclassifiche dell'esercizio (1.938.331 mila euro).

L'importo si riferisce sia a costi sostenuti da Anas di cui è già stata predisposta la rendicontazione e la relativa richiesta di rimborso ai Ministeri ed Enti competenti, sia a costi sostenuti dalla Società che saranno oggetto di rendicontazione futura in quanto riferiti a produzione realizzata ma non ancora pagata alle ditte appaltatrici.

I Diritti concessori finanziari sono oggetto di attualizzazione al tasso interno di rendimento pari a circa il 4,1%, che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro per Anas. L'effetto dell'attualizzazione è rilevato a conto economico come costo.

I Diritti concessori finanziari sono esposti al netto del Fondo IFRS 9, pari a 96.366 mila euro. Tale fondo ha subito un incremento netto di 1.815 mila euro, a seguito dell'aggiornamento delle potenziali perdite di valore su alcuni diritti concessori verso enti locali.

21. ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI E CORRENTI

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre attività finanziarie alla fine dei due periodi a confronto.

Valori in migliaia di euro

	31.12.2023			31.12.2022*			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Crediti verso Società Controllate	4.264	3.723	7.987	-	-	-	4.264	3.723	7.987
Crediti per mutui Soc. Concessionarie	0	944	944	0	944	944	-	-	-
Credito per Concessioni Ex Art. 7 L. 178/02	-	-	-	754.991	-	754.991	(754.991)	-	(754.991)
Credito vs MIT L.191/2023	-	768.022	768.022	-	-	-	-	768.022	768.022
Titoli di deposito a breve	-	71.500	71.500	-	90.500	90.500	-	(19.000)	(19.000)
Disponibilità Liquide Pignorate	147.175	-	147.175	152.311	-	152.311	(5.136)	-	(5.136)
Altre Attività Finanziarie	105.066	-	105.066	105.066	-	105.066	-	-	-
Totale	256.505	844.189	1.100.695	1.012.368	91.444	1.103.812	(755.863)	752.745	(3.117)
Fondo svalutazione IFRS 9	(4.277)	(271.749)	(276.026)	(266.936)	(1.133)	(268.068)	262.658	(270.616)	(7.958)
Totale al netto del fondo svalutazione	252.228	572.440	824.668	745.432	90.311	835.744	(493.204)	482.129	(11.075)

* Alcuni importi del 2022 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

La voce, pari a 1.100.695 mila euro al lordo del Fondo svalutazione IFRS 9, si riferisce principalmente:

- al credito netto verso MIT L. 191/2023 - Concessioni Ex Art. 7 L.178/02, pari a 501.087 mila euro (dato dalla differenza fra il valore del credito, pari a circa 768.022 mila euro e il fondo svalutazione crediti nel tempo accantonato ai sensi dell'IFRS 9, pari a 266.936 milioni di euro);
- a disponibilità liquide pignorate per 147.175 mila euro, che accolgono le somme presso i conti correnti bancari e postali della Società che al 31 dicembre 2023 risultano indisponibili per effetto di pignoramenti inerenti ai contenziosi con diversi fornitori. Si precisa che i conti correnti postali, pari a 20.808 mila euro accolgono per 3.135 mila euro i conti correnti postali gestiti dai compartimenti, in cui confluiscono gli introiti delle infrazioni previste dal Codice della Strada. Tali conti correnti sono riflessi nel Bilancio in contropartita dei debiti finanziari verso lo Stato;
- ad altre attività finanziarie per 105.066 mila euro, che accolgono le disponibilità liquide a seguito del pignoramento delle somme assegnate a Luxo. In particolare, il Decreto di sequestro preventivo, determinato dal Giudice dell'Esecuzione nell'ambito della procedura esecutiva in corso presso il Tribunale Civile di Roma, è stato notificato ad Anas in data 8 agosto 2022 e, a seguire, in data 9 agosto 2022, alla Banca d'Italia, che ha provveduto, in data 26 agosto 2022, a costituire un deposito intestato al Fondo Unico di Giustizia, a valere sulle disponibilità del conto intestato ad Anas;
- ai Titoli di deposito a breve per 71.500 mila euro, stipulati con i fondi dell'ex Fondo Centrale di

Garanzia;

- al credito finanziario verso la Società controllata Anas International Enterprise S.p.A. in liquidazione, per 7.987 mila euro, di cui 4.264 di natura non corrente, rilevato a fronte dell'accollo da parte di Anas S.p.A. dei contratti di finanziamento sottoscritti con Intesa Sanpaolo S.p.A. e Banco BPM S.p.A. e totalmente svalutato.

Con riferimento al credito netto verso MIT L. 191/2023 - Concessioni Ex art. 7 L.178/02, pari a 501.087 mila euro, come ampiamente illustrato nel paragrafo "Principali eventi dell'esercizio" la posizione creditoria che Anas vantava nei confronti della Società Strada dei Parchi ha trovato puntuale regolamentazione nella Legge 191 del 2023 comma 3 dell'art. 14-bis, che ha stabilito che il MIT provvede nei confronti di Anas alla regolazione dei crediti da questa vantati verso Strada dei Parchi, "con conseguente estinzione delle relative obbligazioni a carico del Concessionario", i crediti di Anas sono individuati nella "somma delle quote di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione Unica e degli ulteriori debiti maturati dal Concessionario nei confronti dell'Anas S.p.A. e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".

Tale regolazione deve avvenire, in via definitiva, secondo quanto stabilito dal comma 3 dell'art. 14-bis e della "Relazione Tecnica aggiornata" della V Commissione Permanente della Camera (Bilancio, tesoro e programmazione), nell'ambito delle risorse stanziare per il finanziamento del Contratto di Programma Anas senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, tenuto conto:

- dal valore contabile dei relativi crediti, come certificati nell'ultimo Bilancio di esercizio di Anas (comma 3, lettera a);
- dai ricavi da pedaggio complessivamente riscossi da Anas nel periodo di gestione delle tratte autostradali A24 e A25, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e manutenzione ordinaria (comma 3, lettera b);
- dall'importo di cui all'articolo 7-ter, comma 10, secondo periodo del Decreto Legge n. 68 del 2022, (comma 3, lettera c);
- dalla quota non vincolata di residui passivi iscritti nell'ultimo Bilancio di esercizio di Anas, comunque non riferibili a interventi non ancora conclusi e collaudati (comma 3, lettera d).

I crediti che Anas vanta verso la Società Strada dei Parchi sono pari a 556,285 milioni di euro in favore di Anas e si riferiscono a: (i) crediti per Convenzione di Concessione Ex art. 7 L. 178/02 (501 milioni di euro), (ii) crediti per le rate dell'ex Fondo Centrale di Garanzia (8,5 milioni di euro) e (iii) crediti commerciali per Canone Annuo 1020 L. 296/06 e integrazione canone art. 19, comma 9 bis L. 102/2009 (46,5 milioni di euro).

I suindicati crediti sono regolati secondo quanto stabilito dall'art. 14-bis, comma 3, del Decreto Legge 18 ottobre 2023, n. 145, come convertito dalla Legge 15 dicembre 2023, n. 191, ovvero mediante:

- la quota non vincolata di residui passivi iscritti nell'ultimo Bilancio di esercizio dell'Anas S.p.A., comunque non riferibili a interventi non ancora conclusi e collaudati, pari a 381 milioni di euro;
- l'importo di cui all'articolo 7-ter, comma 10, secondo periodo del Decreto Legge n. 68 del 2022, pari a 60 milioni di euro;

3 per la restante parte, i ricavi da pedaggio complessivamente riscossi dall'Anas S.p.A. nel periodo di gestione delle tratte autostradali A24 e A25, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e manutenzione ordinaria.

Il fondo svalutazione crediti, complessivamente pari a 276.026 mila euro, si riferisce prevalentemente alla stima delle potenziali perdite di valore del credito verso Strada dei Parchi e registra un incremento rispetto all'esercizio precedente, per 7.958 mila euro, prevalentemente connesso all'integrale svalutazione del credito finanziario verso la controllata AIE S.p.A. in liquidazione.

22. ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE E PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE

Nel prospetto di seguito è illustrata la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nell'esercizio della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

Valori in migliaia di euro

	31.12.2022	Incr. (Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2023
Attività per imposte anticipate	180.426	(9.561)	-	-	170.865
Passività per imposte differite	180.426	(9.561)	-	-	170.865

Le attività e le passività fiscali differite sono esposte al netto in quanto la Società possiede il diritto legalmente esercitabile di compensare le stesse. Le imposte differite attive derivano principalmente dal disallineamento tra il valore contabile e fiscale relativo all'eliminazione dei beni gratuitamente devolvibili finanziati con contributi in conto capitale e in conto impianti effettuata in sede di *First Time Adoption* (FTA) dei principi contabili internazionali, avvenuta nell'esercizio 2017, per un importo pari alle passività per imposte differite.

Le imposte differite passive derivano dall'effetto di alcune operazioni effettuate in sede di FTA principalmente riferibili a: rivalutazione di alcune partecipazioni, applicazione *fair value* ai crediti e debiti per lavori, alla rideterminazione e riclassifica del credito verso la Società Strada dei Parchi.

23. CREDITI TRIBUTARI

I crediti tributari ammontano, al 31 dicembre 2023, a 3.940 mila euro (al 31 dicembre 2022 erano pari a 2.744 mila euro) e sono relativi principalmente:

- per 1.479 mila euro ai "Crediti per IRES da consolidamento a rimborso" comprensivi degli interessi maturati al 31 dicembre 2023 pari a 20 mila euro. Tale importo comprende: la richiesta di rimborso relativa all'esercizio 2017 (consolidato 2018) per 394 mila euro, all'esercizio 2018 (consolidato 2019) per 244 mila euro, all'esercizio 2019 (consolidato 2020) per 201 mila euro, all'esercizio 2020 (consolidato 2021) per 134 mila euro, all'esercizio 2021 (consolidato 2022) per 85 mila euro, all'esercizio 2022 (consolidato 2023) per 292 mila euro e all'esercizio 2023 (consolidato 2024) per 129 mila euro;
- per 1.435 mila euro a crediti IRES chiesti a rimborso ante consolidamento;
- per 1.026 mila euro a crediti di imposta utilizzabili in compensazione.

24. ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI E CORRENTI

Tale voce è così composta:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2023			31.12.2022			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Crediti Vs Stato e Concessionarie per Contenziosi	492.791	-	492.791	722.848	-	722.848	(230.057)	-	(230.057)
Credito per Contributo DL 24/2020 c.d. Rilancio	74.108	17.730	91.838	89.914	25.000	114.914	(15.806)	(7.270)	(23.076)
Credito per Contributo DL 73/2021 c.d. Sostegni-bis	-	-	-	-	47.785	47.785	-	(47.785)	(47.785)
Credito per Contributo DL 4/2022 c.d. Sostegni-ter	68.563	-	68.563	67.417	-	67.417	1.146	-	1.146
Credito per Contributo DL 179/2022	-	-	-	-	96.979	96.979	-	(96.979)	(96.979)
Crediti Vs Personale e Istituti Previdenziali	-	1.036	1.036	-	2.868	2.868	-	(1.832)	(1.832)
Crediti Verso Stato per contributi ad Enti Locali	-	117.314	117.314	-	107.729	107.729	-	9.585	9.585
Crediti Verso Società Collegate per dividendo	-	-	-	-	31.019	31.019	-	(31.019)	(31.019)
Altri Crediti	-	41.616	41.616	-	36.090	36.090	-	5.526	5.526
Anticipi vari e Enti Vari	-	1.521.771	1.521.771	-	1.226.799	1.226.799	-	294.973	294.973
Altri crediti tributari	-	8.165	8.165	-	2.358	2.358	-	5.807	5.807
Totale	635.462	1.707.632	2.343.094	880.180	1.576.627	2.456.807	(244.718)	131.005	(113.712)
Fondo svalutazione IFRS 9	(413)	(21.653)	(22.066)	(551)	(17.307)	(17.858)	138	(4.347)	(4.208)
Totale al netto del fondo svalutazione	635.049	1.685.979	2.321.028	879.628	1.559.321	2.438.949	(244.580)	126.659	(117.921)

La voce "Altre attività" pari a 2.343.094 mila euro al lordo del fondo svalutazione, si riferisce principalmente:

- alle attività per la copertura di contenziosi lavori probabili, per 492.791 mila euro relativi a interventi finanziati con la modalità del contributo per i quali il rischio extra costi rimane fuori dal perimetro di competenza Anas. Il decremento di tale credito, pari a 230.057 mila euro al lordo del fondo svalutazione IFRS 9, è dovuto sia all'adeguamento del credito quale conseguenza della stima annua del contenzioso, sia alla chiusura dei contenziosi finanziati con economie realizzate a valere su precedenti Contratti di Programma per 269.250 mila euro. Le attività iscritte a fronte dei contenziosi lavori si riferiscono per 8.454 mila euro alla quota di crediti per piani di rimborso ex Fondo Centrale di Garanzia destinata ai contenziosi dell'A2 "Autostrada del Mediterraneo" (tali crediti saranno regolati secondo quanto stabilito dall'art. 14 bis L. 191/2023) e per la restante parte a economie da incassare e utilizzare per fronteggiare il contenzioso prospettico;

- al credito rilevato a fronte del contributo straordinario a compensazione dei minori incassi Anas previsto dall'art. 214 del D.L. 34 del 2020 (DL Rilancio) per complessivi 91.838 mila euro, di cui correnti 17.730 mila euro. La variazione dell'esercizio, pari a 23.076 mila euro, è imputabile al reversal di competenza dell'esercizio della quota di attualizzazione rilevata nel Bilancio 2020 (1.954 mila euro) al netto dell'incasso registrato ad agosto 2023 relativo alla terza rata del contributo riferita all'anno 2022 per 25.000 mila euro;
- al credito per 68.563 mila euro rilevato a fronte del contributo previsto dall'art. 24-bis del c.d. Decreto Sostegno ter che autorizza a favore di Anas S.p.A. la spesa di 3,9 milioni di euro per l'anno 2027 e di 25 milioni di euro annui dal 2028 al 2031, per la compensazione delle minori entrate derivanti dalla riduzione nell'anno 2021 della circolazione autostradale conseguente all'emergenza epidemiologica da Covid-19 e alla compensazione dei maggiori oneri derivanti dall'incremento dei costi sostenuti da Anas S.p.A. per l'illuminazione pubblica delle strade nell'anno 2021. La variazione dell'esercizio, pari a 1.146 mila euro, è imputabile alla rilevazione del *reversal* di competenza dell'esercizio calcolato sulla quota di attualizzazione rilevata nel 2021;
- agli anticipi garantiti e gli anticipi a enti vari per 1.521.771 mila euro prevalentemente riferito agli anticipi a fornitori per lavori;
- ai crediti verso lo Stato per contributi erogati a enti locali per 117.314 mila euro.

Si segnala che al 31 dicembre 2023 risultano incassati:

- il credito, complessivamente pari a 47.785 mila euro rilevato a fronte del contributo previsto dal D.L. 73/2021 c.d. Decreto Sostegni-bis che prevedeva l'assegnazione ad Anas S.p.A. di 35,5 milioni di euro per l'anno 2021, al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale e la copertura degli oneri connessi alle attività di monitoraggio, sorveglianza, gestione, vigilanza, infomobilità e manutenzione delle strade inserite nella rete di interesse nazionale, trasferite dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Toscana ad Anas S.p.A. Per tali finalità era prevista, inoltre, l'assunzione, negli anni 2021 e 2022, con contratti di lavoro a tempo determinato, di 370 unità di personale in possesso di alta specializzazione nei settori dell'ingegneria, dell'impiantistica, dell'elettrotecnica e della manutenzione delle infrastrutture stradali, per una spesa di 12,63 milioni di euro per l'anno 2021 e 25,258 milioni di euro per l'anno 2022;
- il credito rilevato a fronte del contributo, complessivamente pari a 96.979 mila euro, previsto dall'art. 2 comma 5 del D.L. del 23 novembre 2022, n. 179 – «*Misure urgenti in materia di accise sui carburanti e di sostegno agli enti territoriali e ai territori delle Marche colpiti da eccezionali eventi meteorologici*». Nello specifico, l'ammontare del contributo era stato determinato per un importo pari ai costi sostenuti da Anas per le finalità stabilite dall'art. 2 comma 5, pari a: a) Illuminazione per 60.879 mila euro e b) Strade di rientro per 36.100 mila euro.

Il fondo svalutazione crediti è complessivamente pari a 22.066 mila euro e si riferisce prevalentemente alla stima delle potenziali perdite di valore della voce Altri crediti, nonché alla rilevazione di un fondo a copertura della riduzione del credito per il contributo determinato dal D.L. Rilancio, per 7.270 mila euro, a seguito dell'applicazione di quanto previsto dall'articolo 1 comma 515 della Legge di Bilancio 2024 (A.C. 1627), che ha disposto la riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa al contributo in favore dell'Anas per l'anno 2024.

Nella voce "Altri crediti" sono inclusi anche ratei attivi per 564 mila euro afferenti agli interessi maturati su certificati di deposito del Fondo Centrale di Garanzia.

Di seguito si riporta la ripartizione delle altre attività non correnti e correnti per area geografica::

Valori in migliaia di euro

	Saldo al 31.12.2023	Saldo al 31.12.2022
Nazionali	2.342.943	2.456.543
Altri Paesi	151	264
Totale	2.343.094	2.456.807

25. RIMANENZE

Le rimanenze risultano così composte:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Magazzino materiali	14.586	14.697	(112)
Fondo svalutazione materiali	(956)	(1.138)	182
Totale Rimanenze	13.629	13.559	70

Il valore delle rimanenze di magazzino, risultante dalla valorizzazione con il metodo FIFO, è pari a 13.629 mila euro (13.559 mila euro al 31 dicembre 2022). La consistenza delle giacenze risulta in linea rispetto al precedente esercizio e deriva dall'ordinaria politica di acquisto e tenuta in giacenza del materiale soggetto a stock.

26. ATTIVITÀ PER LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE

Le attività per lavori in corso su ordinazione, pari a 204.829 mila euro al 31 dicembre 2023 (151.988 mila euro al 31 dicembre 2022), si riferiscono principalmente al valore delle opere realizzate su strade non in concessione ancora da incassare dagli enti competenti, e registrano un incremento di 52.841 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Le principali poste al lordo del relativo fondo svalutazione sono:

- 126.913 mila euro, l'importo dei costi complessivamente sostenuti su strade non in concessione in attesa di rimborso da parte del Ministero concedente;
- 74.579 mila euro, l'importo dei contributi erogati a Società Concessionarie in attesa di rimborso da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito dell'attività di rendicontazione dei costi sostenuti a valere sulle fonti di finanziamento di cui al Fondo Unico istituito con Legge di stabilità 2016 (Legge 28/12/2015 n. 208).

27. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

Il saldo al 31 dicembre 2023 è pari a 116.393 mila euro al 31 dicembre 2023 (68.190 mila euro al 31 dicembre 2022), composto come di seguito riportato:

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
Denominazione	31.12.2023	31.12.2022*	Variazione
Depositi bancari e postali	17.386	21.635	(4.249)
Assegni	139	141	(2)
Denaro e valori in cassa	89	96	(7)
Conti correnti di tesoreria	0	2.776	(2.776)
Disponibilità liquide FCG	98.953	43.580	55.373
Totale	116.567	68.228	48.339
Fondo svalutazione IFRS 9	(174)	(39)	(136)
Totale	116.393	68.190	48.203

* Alcuni importi del 2022 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

Le disponibilità liquide della Società, pari a 116.567 mila euro, al lordo del fondo svalutazione IFRS 9, hanno subito un incremento di 48.339 mila euro principalmente riferibile all'aumento delle disponibilità liquide dell'Ex Fondo Centrale di Garanzia.

I Depositi bancari, pari a 17.386 mila euro, sono costituiti principalmente dalla liquidità vincolata a fronte del pegno relativo alle polizze fideiussorie stipulate per la commessa aperta in Algeria in relazione all'anticipo dovuto dal committente algerino.

I Depositi bancari in valuta, giacenti presso l'istituto bancario dell'Algeria (1.269 mila euro) relativamente alle commesse avviate in tale paese, sono stati iscritti al tasso di cambio di fine periodo.

Il fondo svalutazione, costituito a seguito dell'applicazione del principio contabile IFRS 9, è pari a 174 mila euro, al 31 dicembre 2023.

La voce accoglie la "Cassa e disponibilità ex Fondo Centrale di Garanzia" pari a 98.953 mila euro, che si riferisce alle disponibilità presenti sulle Banche del Fondo Centrale di Garanzia.

Si segnala che le disponibilità liquide al 31 dicembre 2022 sono state oggetto di riclassifica, per un importo pari a 152.310 mila euro, al fine di considerare l'effetto del pignoramento delle somme presso i conti correnti bancari e postali della Società.

28. CREDITI COMMERCIALI CORRENTI

I crediti commerciali sono così dettagliati:

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Crediti ordinari	294.212	280.460	13.752
di cui Pubblica Amministrazione	16.469	18.990	(2.521)
Crediti verso società del gruppo	31.097	26.533	4.563
di cui verso Società Controllate	14.309	12.049	2.260
di cui verso Società Collegate	16.149	14.168	1.981
di cui verso Controllante	500	299	202
di cui verso altre Società del Gruppo FS	138	17	121
Altri crediti	35	35	-
Totale	325.343	307.028	18.315
Fondo svalutazione IFRS 9	(107.961)	(120.261)	12.300
Totale al netto del fondo svalutazione	217.383	186.767	30.615

L'incremento della voce al lordo del fondo svalutazione, per 18.315 mila euro, è determinato dall'effetto netto dei seguenti fattori:

- incremento dei "crediti ordinari" per 13.752 mila euro correlato principalmente all'effetto combinato:
 - o della rilevazione di fatture da emettere per 8.053 mila euro;
 - o dell'aumento dei crediti per fatture emesse verso clienti per 5.700 mila euro;
- incremento dei "crediti verso Società del gruppo" per 4.563 mila euro, imputabile principalmente all'incremento della posizione creditoria verso la Società controllata Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A (1.644 mila euro), la Società collegata Stretto di Messina S.p.A. (2.033 mila euro) e la Società PMC Mediterraneo Scpa (494 mila euro).

La tabella seguente evidenzia la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali nell'esercizio 2023, determinato in base alle evidenze dell'attività di gestione e ai dati storici relativi alle perdite su crediti.

<i>Valori in migliaia di euro</i>					
	Saldo al 31.12.2022	Utilizzi	Accantonamenti	Rilasci e altre variazioni	Saldo al 31.12.2023
Fondo svalutazione IFRS 9	120.261	(14.307)	2.007	-	107.961

L'accantonamento dell'esercizio è prevalentemente determinato dall'aggiornamento del fondo a copertura delle potenziali perdite di valore su crediti scaduti verso clienti terzi e Società del gruppo.

Di seguito si riporta la ripartizione delle altre attività non correnti e correnti per area geografica:

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
	Saldo al 31.12.2023	Saldo al 31.12.2022	Variazione
Nazionali	323.848	306.457	17.391
Paesi dell'area euro	1.128	466	663
Altri Paesi	367	105	262
Totale	325.343	307.028	18.315

29. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni intervenute nel corso del 2023 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto che segue gli schemi di Bilancio.

CAPITALE SOCIALE

Il capitale sociale al 31 dicembre 2023, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 2.269.892.000 azioni ordinarie da nominali 1 (uno) euro cadauno, per un totale di 2.269.892 mila euro. A gennaio 2018 l'intero pacchetto azionario è stato trasferito dal MEF alla Società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., che è divenuta la Controllante dell'Anas S.p.A.

RISERVE

La voce Riserve, al 31 dicembre 2023, ammonta a 489.339 mila euro e comprende: i) la riserva legale pari a 4.686 mila euro, ii) la riserva straordinaria, pari a 267.371 mila euro, iscritta nel 2007 a seguito della scissione parziale dalla Fintecna S.p.A. del ramo d'azienda "Infrastrutture" con la quale è stata trasferita a titolo gratuito ad Anas S.p.A. la propria partecipazione nella Società Stretto di Messina, iii) la riserva da trasferimento immobili ex Legge 662/96, pari a 284.859 mila euro, che accoglie principalmente il valore degli uffici tecnici e degli immobili trasferiti all'Anas per Legge, iv) la riserva Adeguamento valori ex art. 7 L.178/02, pari a 122.875 mila euro, v) la Riserva L. 208/2015 comma 870 come apporto della nuova Concessione al 31 dicembre 2017, pari a 1.590.000 mila euro, nonché ulteriori effetti positivi e negativi emersi in sede di FTA pari a negativi 1.780.576 mila euro e vi) la riserva di rivalutazione per 123 mila euro comprensiva degli effetti delle valutazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto Lavoro.

UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO

La voce perdite portate a nuovo, al 31 dicembre 2023, ammonta complessivamente a 314.778 mila euro.

RISULTATO DELL'ESERCIZIO

La Società, nel corso dell'esercizio 2023, chiude con un risultato negativo pari a 162.726 mila euro.



BASILICATA - RACCORDO AUTOSTRADALE 5 'SICIGNANO-POTENZA', SORVEGLIANZA CON BY BRIDGE VIADOTTI PLATANO E LA ROSSA

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto, nonché la loro utilizzazione nei tre esercizi precedenti:

Valori in migliaia di euro

Origine	Importi al 31.12.2023 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Possibilità di Utilizzo	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti			
					Aumento di capitale	Coperture perdite	Distrib.ne ai soci	Altro
Capitale Sociale	2.269.892	2.269.892	-	-	-	-	-	-
Riserve di capitale:								
Riserva Straordinaria Rep 72342	267.371	-	267.371	B	-	-	-	-
Riserva trasferimento immobili Ex L. 662/96	284.859	284.859	-	B	-	-	-	(3)
Differenze Ex Art. 7 L. 178/02	122.875	-	122.875	A-B	-	-	-	-
Riserva First Time Adoption	(1.596.547)	(1.596.547)	-	-	-	-	-	-
Legge 208/2015 Comma 870	1.590.000	1.590.000	-	-	-	-	-	-
Riserva IFRS 9	(184.029)	(184.029)	-	-	-	-	-	-
Riserve di utili:								
Riserva Legale	4.686	-	4.686	B	-	-	-	-
Riserve per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	123	123	-	-	-	-	-	-
Utili (perdite) portati a nuovo	(314.778)	(314.778)	-	-	-	-	-	-
TOTALE	2.444.453	2.049.520	394.933	-	0	0	0	(3)

A - Per aumento di capitale B - Per copertura perdite C - Per distribuzione ai soci

30. FINANZIAMENTI A MEDIO/LUNGO TERMINE E A BREVE TERMINE

La voce è così dettagliata:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Finanziamenti a medio/lungo termine			
Finanziamenti da banche	4.264	7.260	(2.996)
Finanziamenti a breve termine			
Finanziamenti da banche	581.591	570.407	11.184
Totale Finanziamenti	585.855	577.667	8.188

La voce, al 31 dicembre 2023, accoglie il debito totale residuo verso gli istituti di credito, pari a 585.855 mila euro (di cui 581.591 mila euro a breve termine).

L'incremento netto, pari a 8.188 mila euro, rispetto all'esercizio precedente, è relativo principalmente all'effetto netto tra:

NOTE AL BILANCIO

- incremento degli scoperti di C/C e dei finanziamenti per denaro caldo, per complessivi 126.015 mila euro e riduzione dei debiti per contratti di factoring per 110.000 mila euro;
- decremento derivante dal rimborso, per 14.413 mila euro, della rata del finanziamento quinquennale con Banco di Sardegna, inerente al valore di indennizzo per la risoluzione della convenzione con Tunnel Gest S.p.A.;
- rilevazione del debito per contratti di finanziamento, al netto dei pagamenti effettuati nel mese di dicembre, verso Intesa Sanpaolo S.p.A. (2.009 mila euro) e Banco BPM S.p.A. (4.576 mila euro, di cui 4.264 mila euro di natura non corrente).

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle altre passività e delle altre attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie:

Valori in migliaia di euro

Voci del flusso di cassa generato / (assorbito) da attività finanziaria	Saldo al 31.12.2022*	Effetto da Rendiconto Finanziario	Effetti non monetari				Saldo al 31.12.2023
			Variazione area	Nuovi Leasing	Riserva CFH	Altro	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(68.190)	(48.203)	0	0	0	0	(116.393)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	577.667	8.188	0	0	0	0	585.855
Variazione delle altre attività finanziarie	(835.744)	24.463	0	0	0	(13.388)	(824.668)
Variazione delle altre passività finanziarie	741.352	(173.755)	0	31.789	0	(12.664)	586.721
Totale	415.086	(189.307)	0	31.789	0	(26.052)	231.515

* Alcuni importi del 2022 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2023, confrontata con il 31 dicembre 2022, esposta nello Stato Patrimoniale riclassificato riportato nella Relazione sulla gestione:

Valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2023	31.12.2022*	Variazione
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(116.393)	(68.190)	(48.203)
Altre attività finanziarie correnti	(572.440)	(90.311)	(482.129)
Finanziamenti da banche	581.591	570.407	11.184
Altre passività finanziarie correnti	382.833	5.761	377.072
Diritti concessori finanziari correnti	(3.309.129)	(2.035.242)	(1.273.887)
Acconti per opere da realizzare correnti	577.131	482.310	94.821
Posizione finanziaria netta a breve	(2.456.408)	(1.135.266)	(1.321.142)
Altre attività finanziarie non correnti	(252.228)	(745.432)	493.204
Finanziamenti da banche a medio/lungo termine	4.264	7.260	(2.996)
Altre passività finanziarie non correnti	203.889	735.591	(531.703)
Diritti concessori finanziari non correnti	(235.405)	(1.479.072)	1.243.667
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.205.093	1.348.358	(143.265)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	925.613	(133.294)	1.058.907
Posizione finanziaria netta	(1.530.795)	(1.268.561)	(262.235)

* Alcuni importi del 2022 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

La posizione finanziaria netta registra una variazione positiva di 262.235 mila euro rispetto al 31 dicembre 2022. Tale variazione è essenzialmente correlata:

- all'incremento dei depositi bancari di 48.203 mila euro, per effetto delle maggiori disponibilità sui conti correnti bancari e postali e al contestuale incremento dei finanziamenti da banche per 8.188 mila euro;
- al decremento delle altre attività finanziarie non correnti e correnti per complessivi 11.075 mila euro, principalmente imputabile alla riduzione degli investimenti in *time deposit* e degli importi pignorati cui conti correnti bancari, controbilanciato dal *reversal* dell'attualizzazione effettuata nel precedente esercizio del credito netto verso Strada dei Parchi;
- all'incremento netto di 30.220 mila euro dei Diritti concessori finanziari non correnti e correnti, quale effetto netto fra gli incassi dell'esercizio e l'incremento dei crediti per nuove iscrizioni;
- al decremento netto di 48.444 mila euro degli Acconti ricevuti per opere da realizzare non correnti e correnti, quale effetto netto fra la produzione e gli incassi dell'esercizio.

31. BENEFICI AI DIPENDENTI

La voce al 31 dicembre 2023 presenta un saldo pari a 24.245 mila euro, come di seguito illustrato:

	Valori in migliaia di euro	
	31.12.2023	31.12.2022
Valore attuale obbligazione TFR	24.245	24.028

La voce accoglie anche il "Fondo TFR ex Fondo Centrale di Garanzia", pari a 15 mila euro, che si riferisce al residuo Fondo TFR dei dipendenti dell'ex Fondo Centrale di Garanzia trasferiti in Anas alla data del 1° gennaio 2007.

La tabella illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

RICONCILIAZIONE VALUTAZIONE IAS 19

	Valori in migliaia di euro	
	31.12.2023	31.12.2022
Defined Benefit Obligation al 01.01.2023	24.028	28.206
Service Cost	-	-
Interest Cost (al lordo dell'imposta sostitutiva)	861	502
Benefits paid	(1.007)	(1.140)
Transfers in/(out)	(68)	15
Expected DBO al 31.12.2023	23.815	27.584
Actuarial (Gains)/Losses da esperienza	(221)	1.513
Actuarial (Gains)/Losses da cambio ipotesi demografiche	-	-
Actuarial (Gains)/Losses da cambio ipotesi finanziarie	652	(5.069)
Defined Benefit Obligation al 31.12.2023	24.245	24.028

IPOTESI ATTUARIALI

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale.

RIEPILOGO DELLE BASI TECNICHE ECONOMICHE

	31.12.2023	31.12.2022
Tasso annuo di attualizzazione	3,08%	3,63%
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,30%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,23%

Si specifica che:

- il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato desunto, coerentemente con il par. 83 dello IAS 19, dall'indice *Iboxx Corporate AA* con *duration* 7-10 rilevato alla data della valutazione. A tal fine si è scelto il rendimento avente durata comparabile alla *duration* del collettivo di lavoratori oggetto della valutazione;
- il tasso annuo di incremento del TFR come previsto dall'art. 2120 del Codice Civile è pari al 75% dell'inflazione più 1,5 punti percentuali;
- il tasso annuo di incremento salariale applicato esclusivamente per le Società con in media meno di 50 dipendenti nel corso del 2006 è stato determinato in base a quanto comunicato dai Responsabili della Società.

Si riportano di seguito le basi tecniche demografiche utilizzate:

RIEPILOGO DELLE BASI TECNICHE DEMOGRAFICHE

Decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti AGO

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati, in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

FREQUENZE ANNUE DI TURNOVER E ANTICIPAZIONI TFR

	31.12.2023	31.12.2022
Frequenza anticipazioni	3,00%	3,00%
Frequenza turnover	1,00%	1,00%

Nelle tabelle seguenti è fornita l'indicazione del contributo previsto per l'esercizio successivo, la durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani e benefici definiti e le erogazioni previste dal piano.

ANALISI DI SENSITIVITÀ DEI PRINCIPALI PARAMETRI VALUTATIVI
Valori in migliaia di euro

Tasso di turnover +1,00%	24.317
Tasso di turnover -1,00%	24.168
Tasso di inflazione +0,25%	24.540
Tasso di inflazione -0,25%	23.955
Tasso di attualizzazione +0,25%	23.788
Tasso di attualizzazione -0,25%	24.717

SERVICE COST E DURATION

Service Cost pro futuro annuo	0,00
Duration del piano	8,5

EROGAZIONI FUTURE STIMATE
Valori in migliaia di euro

Anno	
1	2.689
2	1.837
3	1.750
4	985
5	1.870

32. FONDI PER RISCHI E ONERI

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e fine esercizio e le movimentazioni dell'esercizio dei fondi per rischi e oneri che sono classificati tutti a medio lungo termine:

Valori in migliaia di euro

Fondi rischi ed oneri	31.12.2022	Acc.nti	Utilizzi	Rilasci ed altre variazioni	31.12.2023
Fondo rischi strade in Concessione lavori	716.480	183.160	(115.034)	(131.039)	653.567
Fondo rischi contenzioso	399.542	65.338	(77.960)	(56.265)	330.655
Fondo rischi copertura perdite partecipate	155	0	0	0	155
Totale	1.116.178	248.498	(192.994)	(187.304)	984.378

La valutazione del fondo per rischi contenzioso alla data del 31 dicembre 2023 è principalmente frutto dell'aggiornamento dei contenziosi in essere presenti nel sistema informativo "ICA", della valutazione analitica della rischiosità del contenzioso, relativamente ai segmenti patrimoniale, responsabilità civile, giuslavoristico, nonché delle controversie concernenti i lavori su strade in Concessione e non ad Anas e rapporti di Concessione autostradali.

Il saldo della voce, al 31 dicembre 2023, è pari 984.378 mila euro e si compone come di seguito illustrato:

- Il "Fondo rischi per strade in Concessione lavori", pari a 653.567 mila euro, comprende tutti gli accantonamenti per contenziosi giudiziali e stragiudiziali relativi ai lavori, su strade classificate come statali o autostrade in Concessione. In particolare, la Società rileva un accantonamento a fondo rischi "lavori" per 183.160 mila euro prevalentemente attribuibile a nuove notifiche giudiziali intervenute nel corso dell'esercizio 2023 (90.089 mila euro), alla variazione di stima o di rischio operata su cause già precedentemente notificate (69.681 mila euro) nonché all'incremento delle passività su Riserve e CCT (23.391 mila euro). Tale accantonamento trova la corrispondente contropartita nelle Altre attività per la relativa copertura di tale onere. Si rilevano inoltre variazioni in diminuzione per 131.039 mila euro prevalentemente attribuibili alla favorevole conclusione di alcune cause nonché alla variazione di stima o di rischio operata su cause già precedentemente notificate. Gli utilizzi dell'esercizio sono pari a 115.034 mila euro.

La voce accoglie, anche, il "Fondo per rischi e Oneri ex Fondo Centrale di Garanzia", pari a 220.512 mila euro, che rappresenta il fondo appositamente costituito alla data di prima adozione degli IFRS - First Time Adoption (FTA) a copertura dei contenziosi probabili ex Salerno Reggio Calabria nonché per interventi di cui al CDP 2016-2020 (e successivi aggiornamenti) al netto degli utilizzi per la copertura dei contenziosi pagati (49.924 mila euro).

- Il "Fondo rischi per contenzioso", pari a 330.655 mila euro, accoglie tutti gli accantonamenti non rientranti nella precedente categoria. In particolare, la Società rileva un accantonamento nell'esercizio pari a 65.338 mila euro prevalentemente afferente:
 - o a maggiori accantonamenti afferenti alla gestione finanziaria per 23.909 mila euro e relativi prevalentemente all'aggiornamento di stima degli interessi di mora su contenziosi lavori su strade in Concessione (circa 19.617 mila euro) e al rischio finanziario relativo alle garanzie prestate al comparto bancario per le iniziative di business intraprese all'estero (Russia) dalla controllata Anas International Enterprise (circa 4.292 mila euro);
 - o all'aggiornamento di stima di contenziosi lavori su strade in Concessione Anas ma con componente risarcitoria per circa 31.018 mila euro;
 - o a maggiori accantonamenti per 10.411 mila euro principalmente inerenti nuove onerosità potenzialmente stimate sul contenzioso giudiziale responsabilità civile, patrimoniale e relativo alla Manutenzione Ordinaria.

Il Fondo subisce inoltre una variazione netta in decremento di 56.265 mila euro prevalentemente riferibile:

- o all'aggiornamento del livello di rischio e dell'onere di alcune cause lavori su strade non in Concessione Anas (EELL) in precedenza valutate come probabili (10.407 mila euro);
- o all'aggiornamento del livello di rischio e dell'onere di alcuni contenziosi relativi all'area Concessionarie a seguito di sentenze favorevoli ad Anas (30.782 mila euro);
- o alla riclassifica nel Fondo IFRS9 dell'importo accantonato nel precedente esercizio a fronte delle garanzie prestate nell'interesse di AIE in conseguenza dell'accollo dei mutui (7.886 mila euro);
- o all'aggiornamento del livello di rischio e dell'onere di alcuni contenziosi stragiudiziali afferenti prevalentemente all'area Responsabilità Civile (3.700 mila euro).

Gli utilizzi per 77.960 mila euro hanno interessato principalmente:

- o il pagamento degli interessi di mora su contenziosi lavori su strade in Concessione (27.184 mila euro);
 - o la regolarizzazione di alcuni pignoramenti intervenuti nei precedenti esercizi e per i quali era stato appostato apposito fondo rischi a debita copertura dell'onere (38.439 mila euro);
 - o la copertura degli oneri realizzati nel corso dell'esercizio del contenzioso Responsabilità civile senza copertura assicurativa (8.213 mila euro), contenzioso Patrimoniale (4.168 mila euro) e del contenzioso del giuslavoristico (1.321 mila euro).
- Il "Fondo rischi copertura perdite partecipate", pari a 155 mila euro, accoglie l'accantonamento rilevato nel precedente esercizio a fronte della copertura perdite della controllata Autostrade del Lazio in liquidazione S.p.A., sulla base dei risultati del Bilancio iniziale di liquidazione del 7 febbraio 2022.

A completamento delle informazioni rese con riferimento ai fondi per rischi e oneri, si segnala che essi non sono stati oggetto di attualizzazione in quanto non risulta possibile effettuare delle ipotesi sulla data di conclusione delle cause in essere, così come consentito dallo IAS 37 par. 45.

Si segnala, inoltre, che a fine 2023, nell'ambito di un procedimento penale che era stato avviato dalla Procura della Repubblica di Roma nel 2021 (con indagini che avevano coinvolto quattro dipendenti Anas), è stata notificata alla Società un'ordinanza di applicazione di misure cautelari personali nei confronti di cinque imprenditori – sottoposti alla misura degli arresti domiciliari – e di due dipendenti Anas, ai quali è stata applicata la misura interdittiva della sospensione per 12 mesi dallo svolgimento del pubblico ufficio esercitato presso Anas.

Nei confronti di tali dipendenti e di altri coinvolti e indagati nel procedimento penale sono stati adottati, in base alle informazioni e/o documentazione in possesso della Società, provvedimenti cautelari della sospensione e, ove ritenuti sussistenti i presupposti, sono stati avviati procedimenti disciplinari che hanno portato al licenziamento.

Recentemente, in data 11 marzo 2024, il GIP ha disposto di procedersi nelle forme del Giudizio immediato, nei confronti di quattro tra gli imprenditori coinvolti, qualificando Anas come persona offesa. L'udienza di apertura del dibattimento è stata fissata per il 30 aprile 2024. Per gli altri indagati il procedimento è ancora pendente nella fase delle indagini preliminari.

33. ACCONTI PER OPERE DA REALIZZARE NON CORRENTI E CORRENTI

La voce, pari a complessivi 1.782.224 mila euro (di cui correnti 577.131 mila euro) si riferisce alla quota di contributi già incassata da Anas a fronte di lavori ancora da eseguire.

Si tratta principalmente di acconti ricevuti a valere su fonti di finanziamento assegnate negli esercizi passati, quali i residui passivi ex art. 7 L. 178/2002, apporti a capitale 2003-2005, ex FAS e Fondi sviluppo e coesione, per le quali non esisteva un vincolo di rendicontazione preventiva all'incasso. A fronte di tali acconti si evidenziano interventi ancora da realizzare e programmati per i prossimi esercizi e interventi

in corso di realizzazione che hanno generato ribassi d'asta ed economie in attesa di essere impiegate sull'intervento stesso o destinate ad altri programmi previa definizione con i Ministeri competenti.

La voce comprende anche il valore delle manutenzioni straordinarie ancora da realizzare, finanziate con la quota parte dei ricavi da integrazione canone art. 19 c.9-bis Legge 102/09 sospesi negli esercizi fino al 2016 (58.760 mila euro).

La voce acconti per opere da realizzare rileva un decremento di 48.444 mila euro dovuta principalmente:

- ai nuovi acconti generatisi nell'esercizio al netto delle riclassifiche (560.216 mila euro);
- all'incremento dei *reversal* di attualizzazioni di esercizi precedenti al netto dell'attualizzazione dell'esercizio (negativi 29.272 mila euro);
- la restante parte si riferisce al decremento degli acconti dell'esercizio precedente per effetto della produzione realizzata nel corso dell'esercizio al netto dei relativi incassi.

La voce accoglie anche "Acconti per opere da realizzare ex Fondo Centrale di Garanzia", pari a 17.640 mila euro, che si riferisce per 12.012 mila euro ai risultati positivi generati dal FCG a partire dalla data di FTA destinati al finanziamento di opere ancora da attivare e realizzare e per 5.627 mila euro alla quota di contributi incassati per lavori ancora non eseguiti.

34. ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARE NON CORRENTI E CORRENTI

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre passività finanziarie alla fine dei due periodi a confronto.

Valori in migliaia di euro

	31.12.2023			31.12.2022			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso lo Stato	170.408	380.798	551.206	721.117	-	721.117	(550.709)	380.798	(169.911)
Debiti finanziari IFRS 16	33.480	2.035	35.515	14.474	5.761	20.234	19.007	(3.726)	15.281
Totale	203.889	382.833	586.721	735.591	5.761	741.352	(531.703)	377.072	(154.630)

La voce Altre passività finanziarie non correnti e correnti, pari a 586.721 mila euro, si riferisce (i) ai debiti verso lo Stato per 551.206 mila euro, principalmente relativi al valore degli acconti incassati da Anas per opere non ancora realizzate per le quali, in mancanza di una specifica programmazione, non è certa la realizzazione e non è stata quindi applicata l'attualizzazione, e (ii) alle passività finanziarie derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 (35.515 mila euro, di cui 2.035 mila euro come quota corrente).

Nel corso dell'esercizio si evidenzia un decremento di 154.630 mila euro rispetto all'esercizio precedente, principalmente determinato dal decremento dei debiti verso lo Stato a fronte della riclassifica nella voce Acconti per opere da realizzare della quota riferita a interventi per i quali nel corso dell'esercizio è stato avviato l'iter per la realizzazione.

35. DEBITI COMMERCIALI CORRENTI

Nella tabella seguente si riporta la composizione della voce alla fine dei due periodi a confronto.

Valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Debiti verso fornitori	2.222.368	1.963.715	258.653
Debiti commerciali v/società del gruppo	213.702	119.129	94.572
Totale	2.436.069	2.082.844	353.225

La voce presenta un saldo pari a 2.436.069 mila euro, registrando un incremento dei debiti commerciali pari a 353.225 mila euro, che è riconducibile all'effetto:

- dell'incremento dei "debiti verso fornitori" per 258.653 mila euro dovuto principalmente ai maggiori stanziamenti lavori effettuati al 31 dicembre 2023 a fronte dell'incremento di produzione effettuata nell'esercizio;
- dell'incremento dei "debiti verso Società del gruppo" per 94.572 mila euro, attribuibile principalmente all'effetto combinato dell'incremento dei debiti verso la Società Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. (93.509 mila euro), la controllante Ferrovie dello Stato Spa (1.718 mila euro) e la Società Ferrovienord S.p.A. (1.606 mila euro), controbilanciato dalla riduzione del debito verso la Società Rete Ferroviaria Italiana Spa (1.745 mila euro) e Grandi Stazioni Rail S.p.A. (596 mila euro).

Si rileva che il valore in Bilancio dei Debiti commerciali approssima il relativo *fair value*.

La voce "Debiti verso fornitori ex Fondo Centrale di Garanzia" pari a 4.835 mila euro, si riferisce principalmente ai debiti per fatture ricevute e da ricevere (947 mila euro) e ai debiti per ritenute infortuni accantonate (3.888 mila euro) relativamente agli interventi finanziati dall'ex Fondo Centrale di Garanzia.

36. ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

La voce è composta da debiti e da altre passività correnti di natura non commerciale, né finanziaria. La composizione della voce è illustrata nella seguente tabella:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Acconti su commesse da cliente	88.401	85.428	2.973
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza soc.	41.056	47.524	(6.467)
Debiti tributari	19.074	26.374	(7.300)
Debiti verso personale	32.371	35.331	(2.960)
Debiti per contributi a favore Soc. Concessionarie	209.868	264.490	(54.622)
Altri debiti	273.798	196.203	77.596
Totale altre passività correnti	664.569	655.349	9.220

Le altre passività correnti presentano un saldo di 664.569 mila euro e registrano un incremento di 9.220 mila euro rispetto all'esercizio precedente. La voce accoglie principalmente:

- acconti su commesse per 88.401 mila euro, relativi soprattutto ad acconti per lavori su strade non in Concessione per 82.582 mila euro e agli anticipi percepiti a fronte delle opere da realizzare per 5.819 mila euro;
- debiti verso istituti previdenziali, pari a 41.056 mila euro, che registrano un decremento di 6.467 mila euro;
- debiti tributari, pari a 19.074 mila euro, relativi principalmente ai debiti per ritenute fiscali sui redditi da lavoro dipendente;
- debiti verso il personale, pari a 32.371 mila euro, che registrano un decremento di 2.960 mila euro;
- debiti per contributi a favore di Società concessionarie autostradali pari a 209.868 mila euro, relativi a finanziamenti ricevuti dai Ministeri e che registrano un decremento di 54.622 mila euro, a fronte dei pagamenti effettuati nell'esercizio;
- altri debiti, per 273.798 mila euro, che registrano un incremento di 77.596 mila euro rispetto all'esercizio precedente e si riferiscono prevalentemente (i) per 22.677 mila euro a debiti per contributi a favore degli enti locali, (ii) per 14.504 mila euro a debiti per espropri, (iii) per 60.000 mila euro alle somme incassate come anticipo, ai sensi dell'art 7 ter 10 della Legge del 5 agosto 2022, n. 108, che dovranno essere restituite da Anas, entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarità della Concessione relativa all'infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 alla Società *in house*, (iv) per 99.811 mila euro ai ricavi da pedaggi "Gestione A 24 A25", eccedenti i costi sostenuti per la gestione dell'autostrada e rinviati agli esercizi futuri, (v) per 13.697 mila euro a debiti da pedaggi art. 15 comma 2 D.L. 78 e (vi) per 14.904 mila euro a debiti per depositi e cauzioni.



LAZIO STRADA STATALE 4 'VIA SALARIA', SVINCOLO E ROTATORIA A RIETI

37. GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

Per le attività svolte la Società è esposta a varie tipologie di rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso di interesse e di cambio.

Si riporta di seguito la classificazione delle attività e passività finanziarie secondo i criteri di valutazione previsti dall'IFRS9:

	Valori in migliaia di euro	
	2023	2022
Crediti commerciali al costo ammortizzato	217.383	186.767
Disponibilità liquide al costo ammortizzato	116.393	68.190
Altre attività al costo ammortizzato	2.321.028	2.438.949
Attività finanziarie per accordi di servizi in Concessione al costo ammortizzato	3.544.535	3.514.315
Attività per lavori in corso su ordinazione al costo ammortizzato	204.829	151.988
Altre attività finanziarie al costo ammortizzato	824.668	835.744
Totale attività finanziarie	7.228.835	7.195.952
Finanziamenti al costo ammortizzato	585.855	577.667
Debiti commerciali al costo ammortizzato	2.436.069	2.082.844
Altre passività al costo ammortizzato	664.569	655.349
Acconti per opere da realizzare al costo ammortizzato	1.782.224	1.830.668
Altre passività finanziarie al costo ammortizzato	586.721	741.352
Totale passività finanziarie	6.055.438	5.887.881

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente bilancio include inoltre ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla performance finanziaria ed economica della Società.

RISCHIO DI CREDITO

Il rischio di credito deriva principalmente dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società.

Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, la Società è responsabile per la gestione e l'analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti.

Le seguenti tabelle riportano l'esposizione al rischio di credito della Società al 31 dicembre 2023 e al 31

dicembre 2022, per categoria e per controparte. Per i dettagli relativi al valore lordo e al fondo svalutazione, si rimanda ai paragrafi delle rispettive voci di Bilancio.

	Valori in migliaia di euro				
	Pubblica Amministrazione	Clienti terzi	Istituti finanziari	Società del Gruppo	31.12.2023
Crediti commerciali correnti e non correnti	137.427	261.437	-	23.347	422.211
Altre attività correnti e non correnti	764.448	1.485.170	-	71.411	2.321.028
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.544.535	824.668	-	-	4.369.203
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-	116.393	-	116.393
Totale Attività finanziarie	4.446.409	2.571.276	116.393	94.757	7.228.835

	Valori in migliaia di euro				
	Pubblica Amministrazione	Clienti terzi	Istituti finanziari	Società del Gruppo	31.12.2022*
Crediti commerciali correnti e non correnti	88.001	230.553	-	20.201	338.755
Altre attività correnti e non correnti	1.145.045	1.197.394	-	96.510	2.438.949
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.514.315	835.744	-	-	4.350.058
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-	68.190	-	68.190
Totale Attività finanziarie	4.747.361	2.263.691	68.190	116.711	7.195.952

* Alcuni importi del 2022 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

La tabella seguente fornisce la massima esposizione del rischio di credito per controparte al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022, con evidenza delle classi di scaduto:

Valori in migliaia di euro						
31.12.2023						
		Scaduti da				
	Non scaduti	0 - 180	180 - 360	360 - 720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione	4.087.648	-	-	254.342	215.414	4.557.404
Fondo Svalutazione	9.813	-	-	1.314	99.868	110.995
Pubblica Amministrazione (netto)	4.077.835	-	-	253.029	115.545	4.446.409
Società del Gruppo	94.808	-	-	6.903	8.829	110.540
Fondo Svalutazione	8.176	-	-	820	6.786	15.782
Società del Gruppo (netto)	86.631	-	-	6.083	2.043	94.757
Clienti Terzi	2.517.193	-	-	63.101	114.773	2.695.067
Fondo Svalutazione	270.611	-	-	416	104.993	376.020
Clienti Terzi (netto)	2.246.582	-	-	62.686	9.780	2.319.048
Istituti Finanziari	368.653	-	-	-	155	368.808
Fondo Svalutazione	33	-	-	-	155	188
Istituti Finanziari (netto)	368.620	-	-	-	-	368.620
Totale attività finanziarie	6.779.669	-	-	321.797	127.369	7.228.835

Valori in migliaia di euro

31.12.2022*						
	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0 - 180	180 - 360	360 - 720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione	4.256.450	-	-	383.087	210.104	4.849.641
Fondo Svalutazione	2.682	-	-	2.505	97.094	102.281
Pubblica Amministrazione (netto)	4.253.768	-	-	380.582	113.010	4.747.361
Società del Gruppo	110.299	-	-	7.334	5.446	123.078
Fondo Svalutazione	36	-	-	5	6.327	6.367
Società del Gruppo (netto)	110.263	-	-	7.329	(881)	116.711
Clienti Terzi	2.325.723	-	-	29.931	148.147	2.656.112
Fondo Svalutazione	270.088	-	-	99	122.226	392.421
Clienti Terzi (netto)	2.055.635	-	-	29.832	25.921	2.263.691
Istituti Finanziari	220.529	-	-	-	10	220.539
Fondo Svalutazione	37	-	-	-	10	39
Istituti Finanziari (netto)	220.492	-	-	-	-	68.190
Totale attività finanziarie	6.640.159	-	-	417.743	138.051	7.195.952

* Alcuni importi del 2022 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'impairment derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2023					Totale
	FVTPL	FVOCI	COSTO AMMORTIZZATO			
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired	
da AAA a BBB-	-	-	4.501.268	251.267	217.714	4.970.249
da BB a BB+	-	-	1.847.120	-	90.515	1.937.635
da B a CCC	-	-	-	-	-	-
da CC a C	-	-	8.454	768.022	47.458	823.935
D	-	-	-	-	-	-
Valori Contabili Lordi	-	-	6.356.843	1.019.289	355.687	7.731.819
Fondo Svalutazione	-	-	15.031	268.247	219.706	502.984
Valore Netto	-	-	6.341.812	751.042	135.981	7.228.835

Valori in migliaia di euro

	31.12.2022*					Totale
	FVTPL	FVOCI	COSTO AMMORTIZZATO			
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired	
da AAA a BBB-	-	-	4.494.533	380.235	209.873	5.084.641
da BB a BB+	-	-	1.694.757	-	107.611	1.802.368
da B a CCC	-	-	-	-	-	-
da CC a C	-	-	8.454	754.991	46.605	810.050
D	-	-	-	-	-	-
Valori Contabili Lordi	-	-	6.197.744	1.135.226	364.089	7.697.059
Fondo Svalutazione	-	-	5.997	269.437	225.673	501.107
Valore Netto	-	-	6.191.748	865.789	138.415	7.195.952

* Alcuni importi del 2022 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

Nel seguito il dettaglio delle variazioni riferite alle rettifiche e riprese di valore delle attività finanziarie:

Valori in migliaia di euro

	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired	Totale
Saldo al 31.12.2022	5.997	269.437	225.673	501.107
Rivalutazione netta del fondo svalutazione	9.072	-	25.814	34.886
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - non deteriorato	-	-	-	-
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - deteriorato	-	-	-	-
Attività finanziarie rimborsate	(38)	(1.190)	(17.475)	(18.702)
Nuove attività finanziarie acquisite	-	-	-	-
Utilizzo Fondo	-	-	(14.307)	(14.307)
Saldo al 31.12.2023	15.031	268.247	219.706	502.984

RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Il rischio di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria.

La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività. Questo obiettivo implica il mantenimento di adeguate disponibilità liquide, titoli a breve termine, nonché linee di credito *committed* e *uncommitted*. La Società ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto del proprio modello di funzionamento (basato principalmente sull'incasso di contributi pubblici) e dalla possibilità derivante dalla propria attività caratteristica di avere accesso alle fonti di finanziamento bancarie. I finanziamenti sono quasi tutti a breve termine.

Al 31 dicembre 2023 la Società aveva linee di credito pari a complessivi 1.551,7 milioni di euro, di cui 1.537,5 milioni di euro a breve termine (utilizzate nella misura di 551 milioni di euro) e 14,2 milioni di euro a medio/lungo termine.

Nella tabella sotto riportata viene declinata la scadenza dei flussi finanziari contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022, indicate al lordo degli interessi da versare:

Valori in migliaia di euro

31 Dicembre 2023	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Finanziamenti da banche	331.764	249.827	4.264	-	-	585.855
Altre Passività finanziarie	-	383.879	-	-	167.327	551.206
Passività del leasing	1.017	1.017	6.575	19.726	7.178	35.515
Debiti commerciali	775.036	1.661.033	-	-	-	2.436.069
Totale passività finanziarie	1.107.817	2.295.757	10.839	19.726	174.506	3.608.646

Valori in migliaia di euro

31 Dicembre 2022	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Finanziamenti da banche	377.686	192.721	7.260	-	-	577.667
Altre Passività finanziarie	-	2.742	-	-	718.375	721.117
Passività del leasing	2.880	2.880	1.824	5.472	7.178	20.234
Debiti commerciali	641.172	1.441.673	-	-	-	2.082.844
Totale passività finanziarie	1.021.737	1.640.016	9.084	5.472	725.554	3.401.863

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie non derivate e dei debiti commerciali in base alla scadenza entro i 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni:

Valori in migliaia di euro

31 Dicembre 2023	Valore Contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Finanziamenti da banche	585.855	581.591	4.264	-
Passività del leasing	35.515	2.035	26.302	7.178
Altre Passività finanziarie	551.206	383.879	-	167.327
Debiti Finanziari non derivati	1.172.576	967.505	30.566	174.506
Debiti commerciali	2.436.069	2.436.069	0	0

Valori in migliaia di euro

31 Dicembre 2022	Valore Contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Finanziamenti da banche	577.667	570.407	7.260	-
Passività del leasing	20.234	5.761	7.295	7.178
Altre Passività finanziarie	721.117	2.742	-	718.375
Debiti Finanziari non derivati	1.319.019	578.910	14.556	725.554
Debiti commerciali	2.082.844	2.082.844	0	0

RISCHIO DI MERCATO

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni di tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale.

La Società nello svolgimento della sua attività operativa è esposta a diversi rischi di mercato e, principalmente, è esposta al rischio di oscillazione dei tassi di interesse e in modo minore a quella dei tassi di cambio. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è il controllo dell'esposizione delle Società a tale rischio entro livelli accettabili, ottimizzando, al tempo stesso, il rendimento degli investimenti.

Tale rischio è, inoltre, declinato nelle seguenti componenti: rischio di tasso di interesse e rischio di cambio sotto dettagliati.

RISCHIO DI TASSO DI INTERESSE

Il rischio di tasso di interesse è collegato all'incertezza indotta dall'andamento dei tassi di interesse e può presentare una duplice manifestazione:

- rischio di *cash flow*: che è connesso ad attività o passività finanziarie con flussi indicizzati a un tasso di interesse di mercato;
- rischio di *fair value*: rappresenta il rischio di perdita derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di interesse di mercato.

In presenza di una esposizione finanziaria di breve periodo, si ritiene tale rischio possa principalmente incidere sulla misurazione delle poste derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12.

Sensibilità al tasso d'interesse

Nell'esercizio 2023 se i tassi di interesse fossero stati in media più alti (o più bassi) di 50 basis point, mantenendo costanti tutte le altre variabili e senza considerare le disponibilità liquide, il risultato ante imposte avrebbe recepito una variazione negativa (positiva) fino a un massimo di 5,2 milioni (3,2 milioni

- negativa/positiva - per il conto economico dell'esercizio 2022).

La seguente tabella illustra la sensitività a una variazione ragionevolmente possibile dei tassi di interesse sulle attività finanziarie e gli acconti correlati alle poste sotto IFRIC 12.

<i>Valori in migliaia di euro</i>		
	Incremento/decremento dei punti base	Effetto sull'utile ante imposte
Attività finanziarie e Acconti da IFRIC 12	-0,50%	5.167
	0,50%	(5.215)

La Società non è esposta al rischio di tasso di interesse in quanto le proprie passività non sono indicizzate a un tasso variabile.

RISCHIO DI CAMBIO

La Società è principalmente attiva nel mercato italiano e comunque in Paesi dell'area euro ed è pertanto esposta solo molto limitatamente al rischio cambio derivante dalle diverse valute in cui opera.

GESTIONE DEL CAPITALE PROPRIO

L'obiettivo della Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. La Società si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

38. PASSIVITÀ E ATTIVITÀ POTENZIALI

Passività e attività potenziali

Oltre a quanto già evidenziato nella Nota esplicativa 32 Fondi per Rischi e Oneri, di seguito si specificano gli altri impegni e rischi non risultanti dalla situazione patrimoniale.

Anas è convenuta in numerosi giudizi, civili e amministrativi, in genere collegati al normale svolgimento delle sue attività. Allo stato attuale, tutti gli accantonamenti relativi a contenziosi in essere ritenuti probabili sono stati accantonati nel fondo rischi e oneri, ma bisogna tenere in considerazione i numerosi procedimenti giudiziari in corso, per i quali, anche in base alle indicazioni dei legali e dei responsabili dei procedimenti lavori, non è possibile determinare in maniera oggettiva se e quali oneri possano scaturire a carico della Società, sebbene non si possano escludere, a oggi e in via assoluta, esiti sfavorevoli le cui conseguenze potrebbero consistere, oltre che nell'eventuale risarcimento dei danni, nel sostenimento di oneri connessi ad appalti con terzi, alla responsabilità civile, all'utilizzo del patrimonio aziendale.

In relazione alle passività potenziali non lavori ritenute "possibili", relativamente ai segmenti patrimoniale, responsabilità civile, giuslavoristico, nonché alle controversie concernenti lavori su strade non in Concessione Anas e rapporti di Concessione autostradali, si precisa che rispetto a un *petitum* di circa 1,6 miliardi di euro la valutazione dell'onere presunto è pari a 617 milioni di euro (625 milioni di euro al 31 dicembre 2022).

La variazione netta in decremento è attribuibile prevalentemente alla chiusura di alcune posizioni a seguito di favorevoli sentenze nonché in parte all'aggiornamento del livello di rischio di alcuni contenziosi che al 31 dicembre 2023 risultano pertanto accantonati all'interno del Fondo per rischi e oneri.

In relazione alle passività potenziali per quanto attiene al contenzioso giudiziale lavori risultano presenti numerose richieste definite potenzialmente "possibili". L'importo del *Petitum* di richiesta ammonta complessivamente a circa 1,3 miliardi di euro, e in base alle valutazioni acquisite è ipotizzabile un onere futuro pari a circa 378 milioni di euro (296 milioni di euro al 31 dicembre 2022).

ARBITRATI

Arbitrati con General Contractor

Allo stato non sussistono procedimenti arbitrali pendenti che coinvolgono Anas e Contraenti Generali, ma sono pendenti davanti alle Autorità giudiziarie alcuni procedimenti di impugnazione dei lodi arbitrali emessi nei confronti di Anas. Vengono di seguito riportati tutti i contenziosi pendenti con i C.G. evidenziando eventuali aggiornamenti intervenuti rispetto alla Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2022.

1) Risulta, in corso, il contenzioso sulle riserve iscritte dal Contraente Generale in relazione ai lavori di ammodernamento e adeguamento al Tipo 1/A delle norme CNR 80/ dal km 423,300 (Svincolo di Scilla incluso) al km 442,920 (DG 87/03 - contratto rep. n. 56717 del 9/3/2005) – macrolotto VI. Con atto rep. n. 123228, racc. n. 6986 del 14 marzo 2005, l'ATI aggiudicataria aveva costituito, ai sensi degli artt. 2615-ter c.c. e 9, comma 10 D.lgs. n. 190/2002, come previsto dall'art. 176 D.lgs. n. 163/2006, la Società di progetto denominata Reggio Calabria - Scilla S.c.p.a. (RC SCILLA), che era subentrata nel contratto.

I lavori in oggetto erano stati consegnati il 10 ottobre 2007, con termine di ultimazione inizialmente fissato al 1° febbraio 2011. In corso d'opera, si erano manifestati numerosi ostacoli al regolare andamento dei lavori, tra cui l'incapacità dei siti di deposito originariamente individuati dalla committente in sede di progetto definitivo di ricevere il materiale proveniente dagli scavi necessari alla realizzazione dell'opera.

In data 29 aprile 2010-5 maggio 2010 era stato firmato tra l'Anas e la RC SCILLA l'Atto aggiuntivo n. 1, che recepiva le perizie di variante n. 11 e 22, con cui era stato sancito lo stralcio dall'oggetto del contratto dei lavori relativi alla tratta terminale dell'opera, compresa tra lo svincolo di Campo Calabro (escluso) e Reggio Calabria-Santa Caterina dal km 433,750 al km 442,920, nonché l'esecuzione dei lavori residui. Per effetto delle variazioni apportate con la perizia di variante n. 2 e a seguito della rimodulazione dei lavori residui, l'importo complessivo dei lavori, originariamente pari a 496 milioni di euro, era stato rideterminato in complessivi 416 milioni di euro, la data di ultimazione era stata fissata all'8 marzo 2013 e in seguito si era resa necessaria la redazione di altre tre perizie di variante (PVT n. 3, 4 e 5).

Con atto di citazione notificato in data 13 maggio 2019 (RG 31941/2019) la Società Reggio Calabria Scilla S.c.p.a. in liquidazione, in persona del legale rappresentante pro tempore, conveniva in giudizio avanti all'Intestato Tribunale, l'Anas S.p.A., in persona del legale rappresentante pro tempore, chiedendone la condanna al pagamento in proprio favore della somma di 205 milioni di euro, in accoglimento delle pretese di cui alle riserve nn. 22, 24, 25, 28, 35, 37, 41, 43, A, B. Con sentenza del Tribunale di Roma, sez.

XVII Civ. (sezione speciale Imprese) n. 64/2023 pubblicata il 2 gennaio 2023, Anas è stata condannata al pagamento dell'importo pari a 5,9 milioni di euro oltre accessori.

La sentenza è stata appellata da RC Scilla con successivo atto di citazione in appello. Anas si è regolarmente costituita in giudizio nel quale è stato disposto il rinvio all'udienza del 30 settembre 2025 per la precisazione delle conclusioni.

Altri arbitrati

Allo stato non sussistono procedimenti arbitrali pendenti che coinvolgono Anas, ma sono pendenti davanti alle Autorità giudiziarie alcuni procedimenti di impugnazione dei lodi arbitrali emessi nei confronti della Società.

PROCEDIMENTI CIVILI E AMMINISTRATIVI

In ordine alle attività e passività potenziali si segnalano i seguenti procedimenti:

- 1 La pretesa del Consorzio As.co.sa formulata innanzi al Tribunale di Napoli con atto di citazione del 5 luglio 2019 (ove richiede 247 milioni di euro), si fonda sul diritto di vedersi riconosciuta una completa reintegrazione patrimoniale nell'ambito dei lavori relativi alla costruzione della "Bretella stradale di collegamento tra l'asse mediano e l'asse di supporto ASI" conseguente, ex art.1458 c.c., alla dichiarata risoluzione della Concessione stipulata nel lontano anno 1981 per grave inadempimento dell'Anas. Infatti, al riguardo si specifica che: con sentenza n. 11464 del 30 settembre 2013, il Tribunale di Napoli, affermata la responsabilità di Anas, dichiarò la risoluzione della Convenzione e condannò l'Anas al pagamento, a vario titolo, di ingenti somme (circa 12 milioni di euro già versati).

Anas ha proposto appello ma anche la Corte di Appello confermò l'avvenuta risoluzione della Concessione e la condanna di Anas al risarcimento dei danni. La relativa sentenza è ora sottoposta allo scrutinio della Suprema Corte di Cassazione, presso la quale il relativo ricorso tuttora pende con udienza inizialmente fissata al 28 aprile 2023. Pertanto, nel caso la Cassazione confermasse la risoluzione della Convenzione potrebbe esserci l'alea di una condanna di Anas alla *restitutio in integrum* ovvero a un importo equivalente al valore dell'opera. Al riguardo, bisogna rappresentare che Anas in tale giudizio ha eccepito la manleva statale delle eventuali somme riconosciute al Consorzio As.co.sa in quanto vi è giurisprudenza favorevole della Cassazione che afferma il principio dell'accollo *ex lege* statale in ordine agli oneri del contenzioso relativo alla realizzazione delle opere di cui al Titolo VIII L. 219/81 e derivante da fatti e atti anteriori al trasferimento agli Enti destinatari (tra cui Anas, subentrata nel 1996). Nell'atto di costituzione di Anas è stata altresì eccepita l'inammissibilità della domanda, la prescrizione della stessa nonché contestato il *quantum* della pretesa. Alla luce di quanto sopra esposto, il presente giudizio, pendente innanzi al Tribunale di Napoli, dato il nesso di pregiudizialità, potrà essere riassunto da controparte solo all'esito della decisione della Suprema Corte di Cassazione in merito alla legittimità o meno della risoluzione contrattuale della Convenzione del 1981.

Recentemente l'avvocato della controparte ha informalmente manifestato la volontà di aprire un

tavolo di trattative finalizzato all'eventuale componimento bonario del complesso dei diversi contenziosi in essere e, pertanto, ha richiesto un ulteriore rinvio dell'udienza del giudizio pendente in Cassazione già fissata al 24 gennaio 2024. Anas, difesa dall'Avvocatura Generale dello Stato, ha espresso adesione a tale istanza di rinvio. In attesa di conoscere la nuova data di udienza che verrà fissata dalla Cassazione, Anas sta proseguendo le interlocuzioni con la controparte coadiuvata a tal fine, oltre che dal difensore, anche da un perito in materia appositamente nominato.

- 2 Con atto di citazione notificato in data 15 novembre 2019 la Alessandro Patanè Consulting ha notificato un atto di citazione nei confronti del Ministero dell'Interno e Anas per il riconoscimento dell'indebito utilizzo da parte di Anas e del ridetto Ministero del software di gestione del sistema Vergilius, illegittimamente – secondo controparte – ottenuto da Autostrade. Conseguentemente la controparte richiede la condanna alla corresponsione del complessivo importo di 21 milioni di euro e/o a quanto sarà ritenuto di giustizia.

Anas si è costituita con comparsa depositata il 27 maggio 2020 con la quale ha sostenuto, attraverso la difesa interna, l'infondatezza della richiesta nonché, in ogni caso, la manleva da parte di Autostrade, Società che ha fornito il software. Di conseguenza, Anas ha chiesto di essere autorizzata a chiamare in causa le imprese terze (Autostrade spa e Autostrade Tech spa), con conseguente richiesta di spostamento della prima udienza. L'udienza prevista per il 14 gennaio 2021 è stata rinviata al 15 settembre 2021 con termini ex art.183 comma 6 c.p.c. Il Ministero dell'Interno non si è costituito ed è stato dichiarato contumace. L'attore ha modificato il *petitum* a 396 milioni di euro oltre accessori con la prima memoria istruttoria. Il Tribunale di Roma (RG 71112/2019) ha da ultimo sospeso il giudizio ex art. 295 c.c. per pregiudizialità rispetto ad altri due procedimenti pendenti tra le parti per il medesimo oggetto.

- 3 Nell'ambito del giudizio instaurato da Anas a seguito del mancato pagamento della Società Strada dei Parchi, si rappresenta che, a seguito del subentro disposto ex Legge dall' art. 14- bis D.L. n. 145 del 18 ottobre 2023 convertito, con modificazioni, in Legge 15 dicembre 2023, n. 191, della predetta Società nella Concessione delle tratte Autostradali A24-A25, i procedimenti giudiziari pendenti riportati nella precedente relazione sono stati rinunciati, in adempimento di quanto prescritto dalla normativa sopra richiamata. L'unico contenzioso che rimane pendente, nonché rilevante, è il seguente:

In data 30 marzo 2021 la Plus S.r.l proponeva ricorso dinanzi al TAR Lazio nei confronti di Anas e di SdP per l'annullamento del silenzio serbato dalle Amministrazioni resistenti rispetto all'istanza notificata a mezzo PEC il 2 febbraio 2020, con la quale la ricorrente chiedeva di procedere all'acquisizione sanante di aree edificabili in sua proprietà, ex art. 42 bis del DPR 327/2001 nonché per l'accertamento dell'obbligo di provvedere in relazione alla medesima istanza, mediante l'adozione di provvedimento espresso, secondo quanto disposto dall'art. 42bis del DPR n. 207/2001 (RG. 3469/2021).

In data 9 aprile 2021 si è tenuta l'udienza in Camera di Consiglio e il Collegio ha rinviato per la discussione all'udienza camerale del 20 ottobre 2021.

La ricorrente, con ricorso per motivi aggiunti notificato in data 22 luglio 2021, ha riproposto le stesse domande integrando il contraddittorio nei confronti del MIT, subentrato ad Anas nel ruolo di concedente dell'A24 nei confronti di Strada dei Parchi.

All'esito dell'udienza del 20 ottobre 2021, Il TAR Lazio, con ordinanza interlocutoria pubblicata il 21 dicembre 2021, ha disposto una CTU volta ad accertare l'esatta identificazione e delimitazione dei terreni oggetto della dedotta occupazione illegittima e a individuare le procedure di esproprio, che hanno coinvolto i detti immobili, rinviando per i successivi adempimenti istruttori alla Camera di Consiglio del 6 luglio 2022.

Con sentenza n. 17316/2023 il TAR ha dichiarato il difetto di legittimazione passiva di Roma Capitale e di Strada dei Parchi e ha accolto il ricorso di PLUS, condannando Anas a provvedere sull'istanza della ricorrente, adottando il provvedimento di acquisizione sanante o restituendo i terreni.

Con ricorso depositato in data 5 gennaio 2024, Anas ha interposto appello avverso la suddetta sentenza, instaurando davanti al Consiglio di Stato il giudizio RG 116/2024.

- 4 Con atto di citazione notificato in data 28 settembre 2021, la Concessionaria SALT S.p.A. ha convenuto in giudizio Anas, il Ministero delle Infrastrutture e il Ministero dell'Economia e delle Finanze dinanzi al Tribunale civile di Firenze, chiedendo che venga accertata la responsabilità delle Amministrazioni convenute, ciascuna per quanto di rispettiva competenza, per i loro inadempimenti agli obblighi derivanti dalla Convenzione del 7 ottobre 1999 e dalla Convenzione Unica del 2 settembre 2009. In particolare, la Concessionaria, che si trova in regime di prorogatio avendo proseguito la gestione della Concessione su richiesta del MIT dalla data di scadenza della Convenzione (31 luglio 2019) a oggi, lamenta una serie di inadempimenti del Concedente per tutta la durata del rapporto, che avrebbero comportato maggiori oneri dei quali pretende di essere ristorata. Tali oneri ammontano complessivamente a 685 milioni di euro, oltre a 27,9 milioni di euro per ritardati investimenti, somma accantonata in bilancio da parte di SALT e di cui l'attrice chiede lo svincolo. Di tale somma, la Concessionaria chiede la condanna in solido tra le Amministrazioni convenute, attesa l'unitarietà del rapporto concessorio, ma solo una parte (32,71 milioni di euro) è imputata direttamente ad Anas, la cui responsabilità viene circoscritta, ai fini del riparto interno dell'onere risarcitorio solidale, al periodo precedente al subentro del MIT nelle funzioni di ente concedente, avvenuto in data 1° ottobre 2012. Anas si è costituita in giudizio. All'esito della prima udienza del 12 gennaio 2022 il Giudice, ritenuta la necessità di definire immediatamente le eccezioni pregiudiziali e preliminari, ha rinviato la causa all'udienza del 11 aprile 2022 per la precisazione delle conclusioni.

In tale occasione, il Giudice ha disposto la rimessione degli atti al Presidente del Tribunale per decidere in merito alla competenza delle Sezioni Ordinarie o Specializzate. Il presidente del Tribunale ha assegnato la causa alla seconda sezione civile, che ha fissato una nuova udienza di precisazione delle conclusioni il 3 febbraio 2023.

All'udienza del 14 marzo 2023 il giudice ha concesso i termini ex art. 183 comma 6 c.p.c. ritenendo

che la precisazione di domande ed eccezioni sia necessaria anche ai fini della decisione sulle questioni di rito e ha rinviato all'udienza del 14 luglio 2023. In occasione della seconda memoria istruttoria, SALT ha chiesto la sospensione del giudizio in quanto sono in corso trattative con il MIT per la revisione della Concessione. Anas ha aderito all'istanza e il Giudice ha quindi sospeso il processo con Decreto del 12 giugno 2023 e ha rinviato all'udienza del 10 ottobre 2023 per la prosecuzione dello stesso.

Attualmente il giudizio è sospeso perché sono in corso trattative con il MIT per la revisione del PEF, la prossima udienza è fissata al 25 giugno 2024.

- 5 Il contenzioso nei confronti di Sposato Costruzioni S.r.l., Tribunale di Roma sez. imprese RG 44277/2020, ha a oggetto il pagamento delle riserve maturate nell'esecuzione del contratto di appalto riferito al completamento dei lavori di adeguamento alle norme CNR/80 tipo 1/A mediante la costruzione della corsia di emergenza Tronco 3° Tratto 1° lotto 3° Stralcio 2° dal km 320,164 (svincolo Lamezia Terme) al km 331,400 (ponte sul torrente Randace) autostrada A2. L'appaltatore, inizialmente in ATI con Carena, agisce per un totale di 17 riserve iscritte nel corso dell'esecuzione del contratto del 2 febbraio 2011 di cui al Rep. 113662/11540 per complessivi 122 milioni di euro oltre al risarcimento dei danni asseritamente patiti.

Con la domanda giudiziale parte attrice rivendica la fondatezza delle riserve iscritte in contabilità, in ragione delle problematiche emerse nel corso dell'esecuzione dei lavori che, a suo dire, avrebbero determinato un anomalo andamento degli stessi, vista la sospensione di fatto delle lavorazioni sin dal 2015 e lo stralcio di talune lavorazioni avvenuto solo nel mese di maggio 2019, con la redazione del relativo certificato a distanza di quattro anni dalla effettiva ultimazione dei lavori.

E allora, le sole opere non realizzate nel corso dell'appalto risultano quelle residuali oggetto di sospensione parziale (del valore di soli 96 milioni di euro) per le quali non poteva procedersi alla ripresa, pertanto, era di fatto in corso la sospensione totale di queste specifiche attività a decorrere dal 3 novembre 2015.

Viceversa, i lavori in epigrafe sono da considerarsi ultimati in tempo utile – considerate le varie proroghe concesse da Anas anche in atto aggiuntivo – sulla base delle risultanze del verbale sottoscritto in data 3 novembre 2015; il termine contrattuale per l'ultimazione dei lavori restava confermato alla data del 4 novembre 2015, sancito nel verbale di constatazione sullo stato dei lavori sottoscritto in data 3 novembre 2015, con cui, appunto, si constatava l'esecuzione delle attività previste in appalto, a meno delle lavorazioni residuali oggetto di sospensione parziale e stralciate con il verbale di ultimazione.

Visto l'esito della CTU che, a fronte di un *petitum* di causa pari a 122 milioni di euro oltre accessori, ha ritenuto inammissibili e/o infondate la quasi totalità delle riserve, a eccezione delle sole riserve n.1 (anomalo andamento dei lavori - per 4,5 milioni di euro) e n.19 (Maggior onere per protrazione dei tempi di esecuzione dei lavori e maggiore vincolo contrattuale dovuto alle sospensioni illegittime in atto - per

2,6 milioni di euro), Anas ha richiesto in data 6 dicembre 2023 il rinvio per la precisazione delle conclusioni.

- 6 Per il settore Contenzioso Gare, in data 15 luglio 2022 è stato notificato ricorso al TAR Lazio, sede di Roma, da parte di CEC Consorzio Stabile Europeo Costruttori Soc. Cons. a r.l. per l'annullamento, previa sospensione, dell'aggiudicazione in favore dell'Impresa Todini Costruzioni Generali S.p.A. dell'Accordo Quadro quadriennale per i lavori di potenziamento e riqualificazione dell'itinerario E45 (Importo complessivo 250 milioni di euro). A seguito della camera di consiglio del 7 settembre 2022, la causa è stata rinviata al merito, fissato per il giorno 21 dicembre 2022.

In data 30 dicembre 2022 è stata pubblicata la sentenza n. 17947/2022, con la quale il T.A.R. Lazio ha accolto in parte il primo motivo di impugnazione, limitatamente al soddisfacimento del mero interesse strumentale di parte ricorrente a un riesame della posizione dell'attuale aggiudicataria, disponendo a tal fine un supplemento istruttorio. Tale sentenza non è stata oggetto di impugnativa; in esecuzione di tale pronuncia, Anas ha avviato il procedimento di valutazione delle vicende contestate a Todini, conclusosi con la determina di conferma dell'aggiudicazione.

In data 5 aprile 2023 il Consorzio CEC ha notificato nuovo ricorso al Tar Lazio per l'annullamento, previa sospensione, della determina di conferma dell'aggiudicazione dell'Accordo Quadro quadriennale per i lavori di potenziamento e riqualificazione dell'itinerario E45 in favore dell'Impresa Todini Costruzioni Generali S.p.A.

Il contenzioso presenta istanza risarcitoria in forma specifica e/o per equivalente, con *petitum* convenzionale pari a 25 milioni, livello di rischio "possibile" e onere di 10 milioni.

In occasione della camera di consiglio del 19 aprile 2023, la causa è stata rinviata per la trattazione nel merito all'udienza pubblica del 12 luglio 2023.

In data 26 luglio 2023 è stata pubblicata la sentenza n. 12690/2023, con la quale il T.A.R. Lazio ha accolto il ricorso, ritenendo illegittimo il provvedimento di conferma dell'aggiudicazione e affermando, pertanto, l'obbligo di Anas di rinnovare il procedimento di valutazione delle vicende contestate a Todini.

Tale sentenza non è stata oggetto di impugnativa; in esecuzione di tale pronuncia, Anas ha avviato l'ulteriore procedimento di valutazione, in esito al quale è stata disposta la nuova aggiudicazione in favore di Todini.

- 7 Infine per il settore dei Procedimenti Speciali si evidenzia il giudizio instaurato da Anas nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di Autorità di Gestione del PON - Programma Operativo Nazionale reti e mobilità 2007-2013, avente a oggetto l'impugnazione dell'Ordine di Recupero - adottato dal MIT, con Atto n. 9588 del 10 giugno 2020 delle somme ritenute indebitamente erogate dal MIT in favore di Anas, relativamente all'appalto affidato da Anas all'Impresa Aleandri SpA riguardante l'intervento denominato "Strada statale 96 - Lavori di ammodernamento

con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto-Modugno, compresa la Variante di Palo del Colle", per un importo di 28.603 mila euro. Il contenzioso pur essendo attivo, si riferisce a un provvedimento (la revoca del finanziamento, appunto) che potenzialmente potrebbe creare una passività. All'esito dell'ultima camera di consiglio del 24 febbraio 2021, il TAR di Roma con ordinanza n. 9204/2021 pubblicata in data 4 agosto 2021, ha rimesso alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea le questioni pregiudiziali di cui alla suddetta ordinanza, in particolare, in ordine alla definizione del concetto di "irregolarità/frode" di cui al Regolamento Europeo n. 1083/2006, al fine di determinare se tale fattispecie possa ritenersi integrata nel caso in questione e, in caso positivo, se risulti corretto applicare un tasso di rettifica del 100%, nonché sospeso il giudizio amministrativo sino alla notifica della pronuncia che dovrà essere emessa della Corte di Giustizia.

La Corte di Giustizia, con sentenza dell'8 giugno 2023 si è pronunciata sulle questioni sottese affermando, in estrema sintesi che: (i) rientrano nella nozione di 'irregolarità' o 'frode' condotte astrattamente idonee a favorire un operatore economico, nel corso di una procedura di aggiudicazione, anche quando non vi sia prova piena che tali condotte siano state poste in essere o che siano state determinanti nella scelta del beneficiario; (ii) rientrano nella nozione di 'irregolarità' condotte e comportamenti potenzialmente corruttivi anche quando non vi sia la prova che tali comportamenti abbiano avuto una reale incidenza sulla procedura di selezione dell'offerente e non sia stato accertato alcun danno effettivo al bilancio dell'Unione.

In relazione al tema se il Regolamento vada interpretato nel senso che, in caso di ravvisate irregolarità, gli Stati siano tenuti ad applicare automaticamente un tasso di rettifica finanziaria del 100% o se si debba procedere a una valutazione caso per caso, la Corte di Giustizia ha rimesso al Giudice del rinvio il potere di modulazione rapportato alla verifica della effettiva compromissione del livello della concorrenza, trasparenza e parità di trattamento, quali parametri per l'esatta e legittima determinazione della percentuale di rettifica finanziaria.

Con sentenza del 2 gennaio 2024, n. 18 il TAR ha accolto parzialmente il ricorso proposto da Anas, e ha ordinato al MIT di esprimersi sull'irrogazione di una rettifica finanziaria del 100% (sarebbe a dire in una conferma della misura applicata) o, invece, sull'applicabilità di altre, alternative e vincolate, percentuali (5%, 10% o 25%) verificando se e quali violazioni della *lex specialis* di gara siano state in concreto commesse in conseguenza dei comportamenti di rilevanza penale, e in particolare se siano stati violati i criteri di ammissione/esclusione alla gara, ovvero i criteri di valutazione delle offerte.

PROCEDIMENTI DINNANZI ALLE AUTORITÀ NAZIONALI E COMUNITARIE

Allo stato non sussistono procedimenti che coinvolgono Anas pendenti dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie.

39. INFORMATIVA SULL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

I dati essenziali della Società controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. esposti nel seguente prospetto riepilogativo sono stati estratti dal relativo bilancio chiuso al 31 dicembre 2022.

CONTO ECONOMICO
Valori in euro

	Note	2022	2021
Ricavi e proventi		155.092.526	162.869.285
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	145.341.259	153.011.925
Altri proventi	5	9.751.267	9.857.360
Costi operativi		(346.934.158)	(294.256.801)
Costo del personale	6	(67.990.655)	(65.162.303)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	7	(22.138.333)	(14.824.735)
Costi per servizi	8	(152.820.594)	(155.325.484)
Altri costi operativi	9	(28.069.936)	(33.471.685)
Costi per lavori interni capitalizzati	10	531.008	872.619
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	11	(76.445.648)	(26.345.213)
Risultato operativo		(191.841.632)	(131.387.516)
Proventi e oneri finanziari		231.313.951	98.874.227
Proventi da partecipazioni	12	216.429.866	65.209.726
Altri proventi finanziari	12	155.751.939	139.137.779
Oneri su partecipazioni	13	(43.111.139)	(16.100.583)
Altri oneri finanziari	13	(97.756.715)	(89.372.695)
Risultato prima delle imposte		39.472.319	(32.513.289)
Imposte sul reddito	14	50.677.703	32.650.282
Risultato netto d'esercizio		90.150.022	136.993

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO
Valori in euro

	Note	2022	2021
Risultato netto d'esercizio		90.150.022	136.993
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio:			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	27/29	887.961	(262.158)
Effetto fiscale Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	27/29	(243.071)	60.759
Altre componenti di conto economico complessivo Dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		644.890	(201.399)
Totale Conto economico complessivo dell'esercizio		90.794.912	(64.406)

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA
Valori in euro

	Note	31.12.2022	31.12.2021
Attività			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	15	54.747.980	48.358.406
Investimenti immobiliari	17	391.689.120	449.837.629
Attività immateriali	18	48.002.261	53.533.929
Partecipazioni	20	38.059.837.535	38.055.974.521
Attività finanziarie (inclusi derivati)	21	8.736.030.767	8.358.805.216
Attività per imposte anticipate	19	173.683.173	174.427.259
Crediti commerciali	24	3.782.117	3.529.017
Altre attività	22	24.303.335	24.595.193
Totale		47.492.076.288	47.169.061.170
Attività correnti			
Rimanenze	23	340.649.442	358.567.396
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	21	2.706.451.344	2.196.118.793
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	25	626.221.660	675.660.694
Crediti tributari	26	84.908.211	84.133.190
Crediti commerciali	24	196.706.328	178.745.741
Altre attività	22	2.193.216.449	2.359.082.120
Totale		6.148.153.434	5.852.307.934
Totale Attività		53.640.229.722	53.021.369.104
Patrimonio netto e passività			
Patrimonio netto			
Capitale sociale	27	39.204.173.802	39.204.173.802
Riserve	27	67.235.002	66.583.262
Utili (Perdite) portati a nuovo	27	628.992.464	628.862.321
Utili (Perdite) d'esercizio	27	90.150.022	136.993
Totale		39.990.551.290	39.899.756.378
Passività			
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	28	8.466.485.317	8.029.992.583
Benefici ai dipendenti	29	5.363.697	7.294.604
Fondi rischi e oneri	30	111.986.122	149.520.312
Passività finanziarie (inclusi derivati)	31	19.374.668	4.895.039
Passività per imposte differite	19	168.540.657	167.844.702
Altre passività	32	26.090.486	27.003.070
Totale		8.797.840.947	8.386.550.310
Passività correnti			
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti a medio/lungo termine	28	1.551.562.201	1.610.768.511
Passività finanziarie (inclusi derivati)	31	1.002.445.197	631.849.985
Debiti commerciali correnti	33	96.401.758	106.268.988
Altre passività	32	2.201.428.329	2.386.174.932
Totale		4.851.837.485	4.735.062.416
Totale Passività		13.649.678.432	13.121.612.726
Totale Patrimonio Netto e Passività		53.640.229.722	53.021.369.104

I dati essenziali della Società che esercita l'attività di direzione e coordinamento, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., esposti nel seguente prospetto riepilogativo sono stati estratti dal relativo bilancio chiuso al 31 dicembre 2022:

CONTO ECONOMICO
Valori in euro

	Note	2022	2021
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	(4)	3.075.386.935	2.892.128.096
Altri proventi	(5)	158.061.360	164.877.413
Totale ricavi operativi		3.233.448.295	3.057.005.509
Costo del personale	(6)	(1.488.245.680)	(1.544.945.668)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(7)	(1.110.514.194)	(1.067.952.497)
Costi per servizi	(8)	(928.698.476)	(901.867.561)
Costi per godimento beni di terzi	(9)	(38.675.476)	(35.456.662)
Altri costi operativi	(10)	(87.272.935)	(86.208.363)
Costi per lavori interni capitalizzati	(11)	940.608.669	1.031.770.550
Totale costi operativi		(2.712.798.092)	(2.604.660.201)
Ammortamenti	(12)	(136.970.428)	(110.745.816)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(13)	(101.903.299)	(69.350.088)
Accantonamenti	(14)	30.000.000	-
Risultato operativo (EBIT)		311.776.476	272.249.404
Proventi e oneri finanziari	-	(48.811.003)	2.399.870
Proventi finanziari	(15)	1.652.859	38.484.409
Oneri finanziari	(16)	(50.463.862)	(36.084.539)
Risultato prima delle imposte		262.965.473	274.649.274
Imposte sul reddito	(17)	-	-
Risultato di esercizio delle attività continuative		262.965.473	274.649.274
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		-	-
Risultato netto d'esercizio		262.965.473	274.649.274

**NOTE
AL BILANCIO**
SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA
Valori in euro

	Note	31.12.2022	31.12.2021
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	(19)	34.798.969.118	34.844.685.306
Investimenti immobiliari	(20)	1.109.815.679	1.099.791.042
Attività immateriali	(21)	927.930.849	799.654.781
Partecipazioni	(22)	143.773.844	143.773.844
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(23)	146.991.828	72.331.103
Crediti commerciali non correnti	(26)	1.620.353	1.745.531
Altre attività non correnti	(24)	3.186.119.523	2.653.879.626
Totale Attività non correnti		40.315.221.194	39.615.861.233
Rimanenze	(25)	857.142.955	849.275.720
Crediti commerciali correnti*	(26)	909.670.400	1.034.757.449
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(23)	430.409.756	148.081.214
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(28)	1.462.555.363	711.723.445
Crediti tributari	(29)	309.982	267.900
Altre attività correnti	(24)	1.496.718.575	1.463.564.700
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione*	(27)	6.804.113	14.012.390
Totale Attività correnti		5.163.611.144	4.221.682.818
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	-	-	-
Totale Attività		45.478.832.338	43.837.544.051
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(30)	31.528.425.067	31.528.425.067
Riserve	(30)	188.232.632	174.500.167
Riserve di valutazione	(30)	(130.163.961)	(180.672.774)
Utili (Perdite) portati a nuovo	(30)	2.245.760.413	2.134.843.603
Utili (Perdite) d'esercizio	(30)	262.965.473	274.649.274
Totale Patrimonio Netto		34.095.219.624	33.931.745.337
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(31)	2.176.409.842	2.231.934.030
TFR e altri benefici ai dipendenti	(32)	323.258.132	403.835.102
Fondi rischi e oneri	(33)	485.921.406	659.608.760
Passività per imposte differite	-	-	-
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(34)	42.059.838	29.309.601
Debiti commerciali non correnti	(36)	16.494.785	16.583.895
Altre passività non correnti	(35)	87.603.086	96.132.222
Totale Passività non correnti		3.131.747.089	3.437.403.610
Finanziamenti a breve termine e Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(31)	565.164.777	470.124.299
Debiti commerciali correnti	(36)	3.449.207.815	3.063.219.914
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(34)	12.064.407	15.713.460
Altre passività correnti	(35)	4.225.428.626	2.919.337.431
Totale Passività correnti		8.251.865.625	6.468.395.104
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	-	-	-
Totale Passività		11.383.612.714	9.905.798.714
Totale Patrimonio Netto e Passività		45.478.832.338	43.837.544.051

* Per una più corretta esposizione i crediti per servizi in concessione sono stati riclassificati dalla posta "Crediti commerciali correnti" alla posta "Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione".

40. COMPENSI AMMINISTRATORI E SINDACI

I compensi spettanti agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni sono pari a 287 mila euro ripartiti come evidenziato in tabella:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2023	31.12.2022	Variazione
Amministratori*	225	231	(7)
Sindaci	62	63	(0)
Totale	287	294	(7)

* In aggiunta a quanto sopra, il compenso riconosciuto nell'esercizio ai membri esterni dell'Organismo di Vigilanza è pari a 47 mila euro.

41. COMPENSO SOCIETÀ DI REVISIONE

Si evidenzia - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D.lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - che relativamente all'esercizio 2023 l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla Società di revisione è pari a 301 mila euro, inclusi corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (pari a 22 mila euro).

42. PARTI CORRELATE

Le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24).

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

Le condizioni generali che regolano le eventuali operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità a normali condizioni di mercato. I dirigenti con responsabilità strategiche, nel periodo, non hanno posto in essere direttamente o tramite stretti familiari, alcuna operazione con la Società o con imprese controllate direttamente o indirettamente dalla stessa.

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

Valori in migliaia di euro

	2023	2022
Benefici a breve termine	4.758	3.257
Benefici successivi al rapporto di lavoro	496	347
Altri benefici a lungo termine	0	0
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione	0	0
Totale	5.254	3.603

Nell'esercizio di riferimento, ai dirigenti con responsabilità strategiche da considerare parti correlate, non sono stati erogati né benefici per la cessazione del rapporto di lavoro né altri benefici a lungo termine.

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dalla Società, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2023					2023	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate							
Quadrilatero Marche Umbria	79.118	190.690				(458)	585
Anas International Enterprise in liquidazione	6.055	108				(190)	62
Anas Concessioni Autostradali S.p.a. in liquidazione							19
Imprese collegate							
Sitaf - Società Italiana per il Traforo del Frejus	840	120					3.646
Stretto di Messina	2.106					(2.058)	186
Autostrade del Lazio in liquidazione	172						5
Concessioni Autostradali Venete	8.069	1.548				138	15.696
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	3						
Autostrada Asti Cuneo	5.092	4.225					1.804
Controllanti							
Ferrovie dello Stato Spa	500	3.850				2.927	
Imprese sottoposte al controllo delle controllanti							
Rete Ferroviaria Italiana	52	8.889				3.858	4
Italcertifer	(6)	411				986	
Italferr	90					94	
FS International		91				180	
Ferservizi		63				22	
Ferrovienord		3.721				952	1
Grandi Stazioni		(142)				1.619	
Blufferries						1	
Cremonesi		8					
FS Sistemi Urbani						76	
Mercitalia	2						
Altre parti correlate	42.150	27.717				201.014	491.767
Totale	144.243	241.299	0	0	0	209.162	513.774

RAPPORTI FINANZIARI
Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2023				2023	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate						
Anas International Enterprise in liq.	7.987		2.500		101	106
Imprese collegate						
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco						3.029
Imprese sottoposte al controllo delle controllanti						
Grandi Stazioni					60	
Altre parti correlate			8.000		5.271	
Totale	7.987	0	10.500	0	5.433	3.135

43. GARANZIE E IMPEGNI

Il valore complessivo delle garanzie prestate è di 29.706 mila euro e si riferisce essenzialmente a:

- 14.951 mila euro alle fidejussioni rilasciate per le commesse in Algeria, di cui 14.322 rilasciata dalla banca algerina BADR e contro garantite da Monte Paschi di Siena a favore della Algérienne des Autoroutes (ADA) già Agence Nationale des Autoroutes;
- 8.000 mila euro alla fideiussione rilasciata da Anas a ENEL Spa come risarcimento e/o indennizzo dei danni diretti e indiretti arrecati a Enel dall'esecuzione dei lavori;
- 1.541 mila euro alle fidejussioni rilasciate in riferimento alla commessa estera di Anas in Libia;
- 84 mila euro alle fidejussioni rilasciate in riferimento alla commessa in Georgia;
- 2.500 mila euro alla fideiussione rilasciata da Anas nell'interesse di AIE in riferimento alla commessa Russia.

Con riferimento a contratti e atti aggiuntivi in corso al 31 dicembre 2023 l'ammontare delle garanzie ricevute è pari a circa 1,8 miliardi di euro.

44. INFORMAZIONI SULLE EROGAZIONI PUBBLICHE

Di seguito si riportano le informazioni richieste dalla Legge 124/2017, art. 1 commi 125 e 126, che trovano ulteriori dettagli anche in altre sezioni del presente documento. I dati economici fanno riferimento alle entrate e uscite di cassa del 2023.

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 c. 125 Legge n. 124/2017 con riferimento al 2023:

Valori in migliaia di euro

Contributi incassati		
Soggetto erogante	Importo	Causale
Stato (DL 73/2021 c.d. Decreto Sostegni-bis)	47.179	Contributi c/Esercizio
Stato (DL Rilancio_covid)	25.000	Contributi c/Esercizio
Stato (DL 179/2022)	96.979	Contributi c/Esercizio
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	2.327.076	Contributi c/Impianti
Enti Locali	243.794	Contributi c/Impianti
Enti locali - UE (Programmi POR)	8.509	Contributi c/Impianti
Contributi incassati da Quadrilatero per conto Anas	42.430	Contributi c/Impianti
Totale contributi incassati	2.790.967	

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 c. 126 Legge 124/2017 con riferimento al 2023:

Valori in migliaia di euro

Contributi erogati		
Beneficiario	Importo	Causale
Società concessionarie autostradali	55.557	Convenzione di Concessione
Province	901	Convenzioni
Società	4.684	Convenzioni
Consorzi di ricerca	4.000	Convenzioni
Quote associative	548	
Totale contributi erogati	65.688	

45. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI RIFERIMENTO DEL PERIODO
Contratto di Programma 2021-2025

Si rimanda a quanto detto nel paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione".

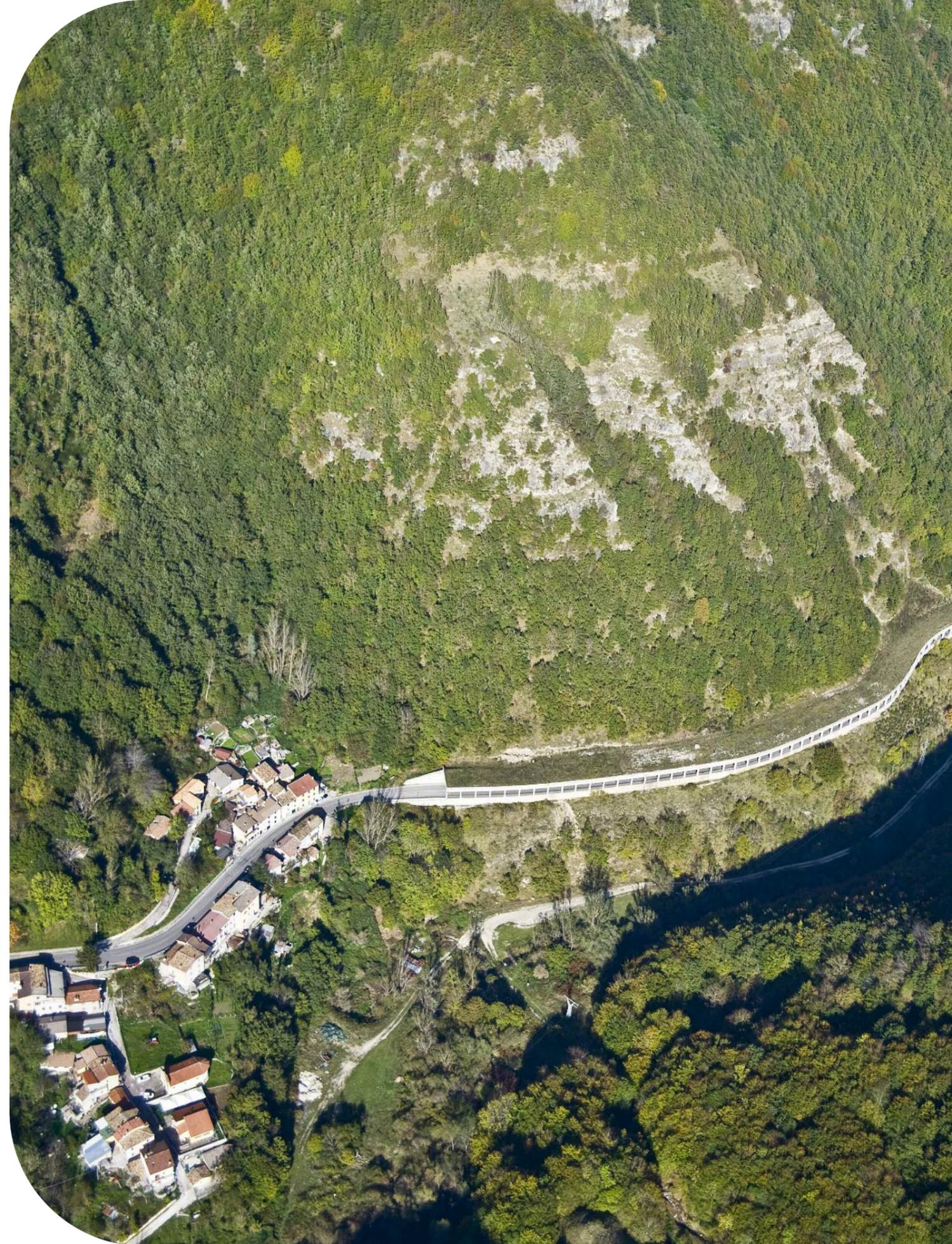
46. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO/RIFERIMENTO DEL PERIODO

Il Bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2023, evidenzia una perdita di 162.725.541 euro, che si propone di portare a nuovo.

Responsabile Amministrazione,
Bilancio e Fiscale
e Dirigente Preposto
Carmela Tagliarini

Direttore Amministrazione,
Finanza e Controllo
Sergio Salvio

Amministratore Delegato
e Direttore Generale
Aldo Isi





**CONTO CONSUNTIVO IN TERMINI
DI CASSA AL 31/12/2023
(EX DM 27 MARZO 2013)**

1. Premessa

A) I Riferimenti normativi

Nell'ambito del processo di armonizzazione contabile delle Amministrazioni Pubbliche introdotto con la legge n. 196 del 31/12/2009, il DM 27 marzo 2013 (attuativo del D.Lgs. n. 91/2011) ed il successivo documento interpretativo (Circolare MEF 35/2013 del 22 agosto 2013) hanno previsto a decorrere dall'esercizio 2014, per le Amministrazioni Pubbliche in contabilità civilistica (tra le quali figura ANAS SpA), l'obbligo di redazione del conto consuntivo in termini di cassa da allegare al bilancio di esercizio.

B) La struttura del Conto consuntivo in termini di cassa e le regole tassonomiche

Il Conto consuntivo in termini di cassa è strutturato sulla base di tre livelli di dettaglio delle entrate e delle spese, secondo il medesimo schema del piano finanziario del piano dei conti integrato adottato dalle Amministrazioni Pubbliche in contabilità finanziaria; relativamente alle voci di spesa, il conto consuntivo in termini di cassa prevede la ripartizione per missioni, programmi e classificazione COFOG (classificazione funzionale della spesa pubblica valida a livello internazionale e necessaria per la confrontabilità del bilancio nazionale nell'ambito dell'Unione Europea) di II livello, in base alle disposizioni del D.P.C.M. 12 dicembre 2012.

Ai fini della redazione del conto consuntivo in termini di cassa, il legislatore ha provveduto ad elaborare un **documento tecnico**, le cosiddette **Regole Tassonomiche**, che fornisce le indicazioni necessarie per l'attività di raccordo tra le voci della contabilità economico-patrimoniale e le **voci del conto consuntivo in termini di cassa** riportate nel secondo allegato al D.M. 27 marzo 2013.

Le Regole Tassonomiche illustrate nel **terzo allegato** al D.M. 27 marzo 2013, come ribadito dalla Circolare MEF 35/2013, **costituiscono una nota metodologica** a supporto del raccordo tra le voci del Piano dei Conti (schemi di bilancio ex artt. 2024 e 2025 c.c.) di ciascuna società e quelle del conto consuntivo in termini di cassa ed **indicano** nel contempo **i criteri per l'alimentazione del Conto Consuntivo** sulla base delle movimentazioni delle singole voci di Conto Economico e di Stato Patrimoniale.

Tali regole costituiscono, per le Amministrazioni Pubbliche in contabilità civilistica non soggette alla rilevazione SIOPE, le indicazioni di carattere generale per poter elaborare correttamente il conto consuntivo di cassa. In particolare, la circolare n.13 del Ministero dell'Economia e delle Finanze datata 24 marzo 2015 riporta: “...*le regole tassonomiche costituiscono indicazioni operative per la predisposizione del formato di conto consuntivo in termini di cassa secondo le informazioni disponibili nel sistema contabile della specifica amministrazione*” e successivamente “...*in considerazione della molteplicità delle operazioni potenzialmente effettuabili dalle amministrazioni pubbliche e delle peculiarità dei diversi settori in cui queste svolgono la propria attività istituzionale, la tassonomia proposta non può che fornire indicazioni di carattere generale sul trattamento delle operazioni riscontrabili con maggiore frequenza. Le regole presentate sono state, pertanto, strutturate in maniera tale da fornire al compilatore gli elementi per individuare l'approccio metodologico complessivo della tassonomia, così da poterlo applicare, per estensione analogica, al trattamento delle operazioni non esplicitamente analizzate.*”.

Le Regole Tassonomiche precisano inoltre che il Conto consuntivo in termini di cassa deve essere redatto “in coerenza con le risultanze del rendiconto finanziario”.

C) Adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS

ANAS, portando positivamente a termine il processo di evoluzione del proprio modello contabile, ha effettuato la transizione ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS) a partire dal Bilancio 2017 con First Time Adoption (FTA) dal 1° gennaio 2016.

La transizione ai principi contabili internazionali ha comportato rilevanti cambiamenti nel modello contabile della Società che si possono esemplificare in modifiche di tipo:

- rappresentativo: quali l'eliminazione di Beni Gratuitamente Devolvibili, dei Crediti verso lo Stato e dei Fondi in gestione, la riclassifica delle Immobilizzazioni immateriali (extra costi lavori e autofinanziati), la suddivisione di Crediti e Debiti correnti e non correnti e dei Crediti e Debiti finanziari e commerciali;
- valutativo: la consistenza dei beni finanziati con Patrimonio Netto, la consistenza delle partecipazioni, del credito verso Strada dei Parchi, la gestione dell'ex-FCG, del Fondo rischi "lavori", lo IAS 19 – TFR, il «Costo Ammortizzato» per Crediti e Debiti, e gli investimenti in NO e MS contabilizzati in base all'IFRIC 12.

Le rilevanti modifiche apportate al bilancio d'esercizio di Anas con l'introduzione dei principi contabili IAS/IFRS hanno accentuato gli aspetti peculiari del modello contabile della Società, caratterizzati, peraltro, da logiche proprie dei principi internazionali, determinando l'impossibilità di applicare puntualmente le Regole Tassonomiche dell'Allegato 3 del DM del 27 marzo 2013, predisposte proprio per un modello di contabilità redatto secondo i principi contabili dell'OIC (Organismo Italiano di Contabilità).

Di fatto già con l'applicazione dei principi OIC, negli esercizi precedenti, la Società aveva utilizzato specifici criteri di associazione e ripartizione per raccordare il Piano dei conti alle voci del Conto Consuntivo in termini di cassa, in quanto il modello contabile prevedeva, talvolta, l'utilizzo di conti peculiari, per i quali non erano presenti specifiche disposizioni all'interno dell'allegato 3 del D.M. 27 marzo 2013. In tale contesto, le Regole Tassonomiche costituivano una adeguata guida per la valutazione e la interpretazione delle casistiche peculiari, potendo ragionare per fattispecie analoghe nella logica prevista dai principi OIC.

Con l'introduzione dei principi contabili internazionali, i disallineamenti tra il modello contabile della Società e l'impostazione di base delle Regole Tassonomiche si sono accentuati, implicando la necessità di un complesso lavoro di reinterpretazione delle suddette Regole, in particolare per l'applicazione delle stesse alle voci di bilancio peculiari del modello IAS/IFRS. Le principali problematiche hanno riguardato, infatti, sia l'assenza di regole per le nuove voci di bilancio redatte secondo il modello IAS/IFRS, sia il trattamento di alcune poste peculiari e valutative degli IAS.

Occorre, difatti, specificare che l'applicazione di tale norma al modello contabile di Anas risulta non immediatamente attuabile, in quanto:

1. è necessario un raccordo delle voci di SP e CE IAS agli schemi del conto consuntivo di cassa, basati su schemi redatti secondo i principi OIC;

2. non è possibile effettuare l'applicazione puntuale delle specifiche Regole Tassonomiche previste dalla norma per tradurre i valori economici- patrimoniali in valori finanziari;
3. il rendiconto finanziario di Anas è redatto secondo lo IAS 7 mentre l'elemento di confronto stabilito dall'Articolo 6 - Il rendiconto finanziario – è predisposto secondo quanto previsto dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC 10).

L'approccio che la società ha adottato per l'elaborazione degli schemi del Conto Consuntivo in termini di cassa, pertanto, si fonda sulla necessaria reinterpretazione delle Regole Tassonomiche ai fini della loro applicazione alle singole voci IAS/IFRS, mediante stime ragionevoli e specifici criteri di ripartizione.

Tale approccio, sebbene caratterizzato da analisi e valutazioni improntate alla ragionevolezza e all'accuratezza contabile, presenta tratti di discrezionalità e di interpretazione soggettiva di Anas non potendo contare su riferimenti puntuali e consolidati.

Giova precisare, inoltre, che il termine di riferimento di detta riclassificazione, rappresentato dal saldo del rendiconto finanziario, non risulta variato con l'adozione dei nuovi principi IAS/IFRS. Pertanto, così come previsto dall'articolo 9 comma 1 e 2 del DM 27 marzo 2013, le risultanze del Conto Consuntivo risultano coerenti con il rendiconto finanziario redatto secondo i principi internazionali.

D) Il raccordo del Piano dei conti ANAS alle voci del conto consuntivo di cassa

L'attività di raccordo del Piano dei conti alle voci del conto consuntivo di cassa, come sopramenzionato, è stata svolta mediante **l'utilizzo delle Regole Tassonomiche, reinterpretandole laddove necessario ai fini della loro applicazione alle singole voci IAS/IFRS e integrandole mediante stime ragionevoli o specifici criteri di ripartizione** in talune fattispecie successivamente dettagliate, come previsto dalle stesse Regole Tassonomiche.

2. Fonte e natura delle informazioni e dei dati utilizzati

L'applicazione del criterio guida di alimentazione del Conto consuntivo di Cassa previsto dalle Regole Tassonomiche, consistente nella correzione dei saldi di conto economico con le variazioni intercorse nell'esercizio 2023 delle corrispondenti voci di attività e passività patrimoniali, ha richiesto la disponibilità e la rielaborazione di una notevole mole di dati ed informazioni desunti dalle fonti informative di seguito riportate:

- **bilancio di verifica:** sono stati presi in considerazione i saldi riportati nel bilancio di verifica al 31.12.2022 ed al 31.12.2023;
- **movimentazioni contabili:** tale informazione è stata necessaria soprattutto nei casi di identificazione delle movimentazioni di natura monetaria nell'ambito di tutte le movimentazioni dell'esercizio di taluni conti di contabilità generale;
- **rendiconto finanziario:** in linea con quanto stabilito dal secondo comma dell'art. 9 del D.M. 27 marzo 2013, il rendiconto finanziario è stato utilizzato quale supporto tecnico per la redazione del conto consuntivo in termini di cassa e quale strumento di confronto al fine di verificarne la coerenza con il conto consuntivo di cassa;
- **contabilità analitica:** per operare una corretta attribuzione dei valori da attribuire al Conto Consuntivo in termini di cassa tra i Programmi individuati per la ripartizione della spesa, si è dovuto far ricorso all'utilizzo di dati desunti dalla contabilità analitica non essendo la destinazione della spesa desumibile dalla contabilità generale.

3. Criteri utilizzati per l'alimentazione del conto consuntivo in termini di cassa

A) Il raccordo tra il Piano dei Conti di Anas e le voci del conto consuntivo in termini di cassa

Come già sopra illustrato, le Regole Tassonomiche hanno rappresentato una guida per il raccordo tra le voci del Piano dei Conti IAS/IFRS della Società e le voci dello schema del conto consuntivo in termini di cassa presentando i **criteri per l'associazione e l'alimentazione dei conti** sulla base delle movimentazioni delle singole voci di Conto Economico e di Stato Patrimoniale.

In particolare, è stata effettuata un'attività di raccordo alle voci del conto consuntivo di cassa e di traduzione dei valori economici-patrimoniali in valori numerari di cassa sulla base di quanto illustrato nelle Regole Tassonomiche, laddove applicabili, attraverso il *criterio della correzione delle poste registrate nel conto economico con le corrispondenti voci di attività e passività patrimoniali*.

L'attività ha fatto emergere delle specifiche fattispecie che sono state appositamente gestite come di seguito evidenziato:

- a) **in caso di non immediata riconducibilità dei conti della Società alle voci del conto consuntivo in termini di cassa**, a causa del diverso dettaglio informativo richiesto dallo schema del conto consuntivo rispetto agli schemi di bilancio della società (ad esempio in relazione ai crediti commerciali correnti, ai debiti commerciali correnti, ai crediti e ai debiti verso personale, ai conti IVA, etc.) sono stati adottati opportuni criteri di ripartizione, come consentito dalle Regole Tassonomiche.

Ad esempio:

- **in relazione ai crediti commerciali correnti**, i criteri di ripartizione sono stati individuati sulla base delle percentuali di imputazione diretta delle voci economiche di ricavo alle voci "Vendita di servizi" o "Proventi derivanti dalla gestione dei beni" del conto consuntivo in termini di cassa;
- **in relazione ai debiti commerciali correnti**, i criteri di ripartizione sono stati individuati sulla base delle percentuali di imputazione diretta delle voci economiche di costo alle voci relative ad acquisto di beni e servizi ovvero ad investimenti fissi lordi del conto consuntivo in termini di cassa;
- **in relazione ai crediti e ai debiti verso il personale**, i criteri di ripartizione sono stati individuati sulla base delle percentuali di imputazione diretta delle voci di costo del personale alle voci "Retribuzioni lorde" o "Contributi sociali a carico dell'ente" del conto consuntivo in termini di cassa;
- **in relazione ai conti IVA**, considerato che le Regole Tassonomiche prevedono la registrazione degli acquisti e delle vendite di beni e servizi a lordo dell'IVA, sia l'IVA a credito che l'IVA a debito sono state ripartite sulle voci di entrata e di uscita del conto consuntivo in termini di cassa mediante i medesimi criteri di ripartizione utilizzati rispettivamente per i crediti e debiti commerciali correnti

- b) **in caso di variazioni patrimoniali non direttamente rintracciabili dai saldi di bilancio** (ad esempio in relazione all'incremento/decremento delle immobilizzazioni, utilizzo tfr, etc.), i valori per l'alimentazione del conto consuntivo di cassa sono stati ottenuti dalla nota integrativa o dai mastri contabili.

B) Criteri interpretativi legati alle peculiarità dei principi contabili internazionali

Le differenze esistenti tra il set di regole contabili OIC e IAS/IFRS ha determinato l'impossibilità di applicare direttamente le Regole Tassonomiche previste dall'allegato 3 per talune fattispecie peculiari proprie dei principi contabili internazionali.

Le attività e le passività incluse nella situazione patrimoniale e finanziaria si presentano secondo regole differenti; infatti mentre i bilanci redatti secondo i principi internazionali seguono la regola della liquidità e, quindi, distinguono le attività e le passività tra correnti e non correnti, nei bilanci redatti secondo gli OIC tali poste sono esposte prevalentemente in base alla destinazione per le attività e alla natura per le passività.

La differente esposizione implica che le Regole Tassonomiche che fanno riferimento ad un modello di contabilità civilistica trovano applicazione in più voci del bilancio di Anas, ad esempio:

- la regola tassonomica dei crediti 2), 3), 4) verso imprese collegate, controllate, controllanti che prevede «Indicare le variazioni per concessioni nella voce "Concessione di crediti", e quelle per rimborsi nella voce "Riscossione di crediti",I crediti per contributi da ricevere devono essere indicati a correzione rispettivamente delle entrate per "Trasferimenti correnti" o "Contributi agli investimenti", individuando il codice di III livello in base al settore di provenienza» dovrebbe essere applicata alle voci di stato patrimoniale «attività finanziarie», «diritti concessori», «altre attività», «crediti commerciali» analogo discorso per la regola della voce 5) crediti verso altri; oppure
- alla voce del passivo «Altre passività» sono riconducibili ben 5 Regole Tassonomiche: (i) 9) debiti verso imprese controllate; 10) debiti verso imprese collegate; 11) debiti verso controllanti; (ii) 12) Debiti tributari; (iii) 3) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale; (iv) 7) Debiti verso fornitori;
- alla voce dell'attivo «Altre attività» sono riconducibili 5 Regole Tassonomiche: (i) 1) verso clienti; (ii) 2), 3), 4) verso imprese collegate, controllate, controllanti; (iii) 4-bis) crediti tributari; (iv) 5) verso altri; (v) D) ratei e risconti attivi;

portando a dover prendere delle decisioni sulla gerarchia delle regole da applicare ma soprattutto modificando la logica delle regole tassonomiche che prevedono 1 regola per ogni voce di SP e CE.

Di seguito si riportano alcune delle principali differenze tra i due set contabili e i criteri interpretativi definiti da Anas per l'associazione e l'alimentazione delle voci del Conto Consuntivo in termini di cassa:

Benefici ai dipendenti (IAS 19)

Con riferimento agli utili/perdite attuariali da piani a benefici definiti (IAS 19) emerge:

		IAS 19	OIC 31
Stato Patrimoniale	Riserva di rivalutazione	✓	
CE Complessivo	Utili/perdite attuariali	✓	
Conto Economico	Costi del personale		✓

IAS 19: Gli utili e le perdite attuariali sono variazioni nel valore attuale dell'obbligazione per benefici definiti risultante da:

- ✓ rettifiche basate sull'esperienza passata (gli effetti delle differenze tra le precedenti ipotesi attuariali e quanto si è effettivamente verificato); e
- ✓ effetti di modifiche nelle ipotesi attuariali.

Essi sono registrati nelle altre componenti di conto economico complessivo.

OIC 31: Le rivalutazioni del fondo TFR o di altri fondi simili si imputano al conto economico tra i costi del personale. Non si imputano al patrimonio netto.

La variazione della riserva per utili/perdite attuariali per benefici ai dipendenti non è stata considerata ai fini dell'alimentazione del Conto Consuntivo di cassa in quanto le movimentazioni dell'anno non generano impatti di cassa.

Accordi per servizi in concessione (IFRIC 12)

Con riferimento alle **differenze che si generano per l'applicazione dell'IFRIC 12** si evince:

		IFRIC 12	OIC 16
Stato Patrimoniale	Diritti concessori	✓	
	Beni gratuitamente devolvibili		✓
	Acconti per opere da realizzare	✓	
Conto Economico	Ricavi	✓	
	Ammortamento		✓

IFRIC 12: Il concessionario, durante la fase di costruzione dell'infrastruttura, dovrà rilevare un'attività finanziaria nei confronti del concedente per un ammontare pari al fair value dei servizi di costruzione resi in base allo IAS 11 “Lavori su ordinazione”. Il concessionario deve rilevare e valutare i ricavi per i servizi che presta conformemente all'IFRS 15. La natura del corrispettivo ne determina il successivo trattamento contabile.

OIC 16: Le immobilizzazioni materiali sono iscritte come beni gratuitamente devolvibili, in corso ed in esercizio, al costo d'acquisto o di produzione. Il costo delle immobilizzazioni materiali, la cui utilizzazione è limitata nel tempo, deve essere sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in relazione con la loro residua possibilità di utilizzazione. La quota di ammortamento imputata a ciascun esercizio si riferisce alla ripartizione del costo sostenuto sull'intera durata di utilizzazione. In corrispondenza degli investimenti classificati tra i beni gratuitamente devolvibili sono state costituite nel passivo dello Stato Patrimoniale specifiche fonti, denominate Fondi in Gestione, finalizzate alla copertura di tutti gli oneri relativi agli investimenti (ammortamenti).

Ai fini dell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di cassa, la variazione delle voci di Stato Patrimoniale relative ai Diritti Concessori e Acconti per opere da realizzare, rettificata dalle corrispondenti voci di Conto

Economico relative ai ricavi per servizi di costruzione, è stata attribuita alla voce di II livello “Contributi agli investimenti” – III livello “Contributi agli investimenti da amministrazioni pubbliche”.

Leasing (IFRS 16)

Con riferimento alle **differenze che si generano per l'applicazione del IFRS 16** si evince:

		IFRS 16	OIC
Stato Patrimoniale	Diritto d'uso	✓	
	Debiti finanziari	✓	
Conto Economico	Costi operativi		✓
	Ammortamenti	✓	
	Oneri finanziari	✓	

IFRS 16: Rilevazione del diritto d'uso e della corrispondente passività finanziaria. Il locatario deve applicare le disposizioni in materia di ammortamento di cui allo IAS 16 Immobili, impianti e macchinari per l'ammortamento dell'attività consistente nel diritto di utilizzo. Nel prospetto dell'utile (perdita) di esercizio e delle altre componenti di conto economico complessivo il locatario deve esporre gli interessi passivi sulle passività del leasing separatamente dalla quota di ammortamento dell'attività consistente nel diritto di utilizzo.

OIC: Nelle norme italiane non esiste un principio contabile che disciplini il trattamento contabile dei contratti di leasing ed in linea generale il metodo del leasing finanziario non è ammesso nel bilancio di esercizio. Nei bilanci di esercizio il criterio di rilevazione dei contratti di leasing fa prevalere gli aspetti formali e di conseguenza il trattamento contabile di tutti i leasing comporta la rilevazione dei canoni di locazione come costo lungo la durata del contratto di leasing.

Ai fini dell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di cassa, la variazione delle voci di Stato Patrimoniale relative ai Debiti finanziari IFRS 16 e Diritto d'uso, rettificata dalle corrispondenti voci di Conto Economico relative agli oneri finanziari, è stata attribuita alla voce di II livello “Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni” – III livello “Beni materiali”. Gli ammortamenti non sono stati considerati ai fini dell'alimentazione del Conto Consuntivo di cassa in quanto non generano impatti di cassa.

Fondo rischi lavori (IAS 37)

Con riferimento alle **differenze che si generano per l'applicazione dello IAS 37** si evince:

		IAS 37	OIC
Stato Patrimoniale	Altre attività	✓	
	Fondo per rischi lavori	✓	
Conto Economico	Costi operativi	✓	

IAS 37: Anas ha iscritto il Fondo rischi lavori su strade in concessione per passività probabili relative a contenziosi lavori. In corrispondenza del fondo rischi è rilevata nelle “Altre attività” un analogo importo di credito vs lo Stato.

OIC: Nel bilancio OIC i contenziosi lavori probabili su strade statali non erano accantonati, ma appostati nel prospetto fonti impieghi. La parte di contenzioso lavori riferita a strade in concessione Anas veniva invece iscritta quando definita, in relazione all'esito di contenziosi giudiziari o anche a seguito di accordi bonari in via transattiva. L'esito del contenzioso veniva considerato un maggior costo complessivo dell'opera e quindi portato ad incremento del valore delle opere cui si riferiva, tali costi venivano successivamente ammortizzati nell'ambito della categoria dei beni gratuitamente devolvibili.

Ai fini dell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di cassa, gli utilizzi del Fondo rischi lavori in concessione sono stati attribuiti alla voce di II livello “Acquisto di beni e servizi” mentre i rilasci e le altre variazioni alla voce “Altre spese correnti”.

Attività finanziaria verso strada dei Parchi (IFRS 9)

Con riferimento alle **differenze che si generano per l'applicazione dell'IFRS 9** si evince:

		IFRS 9	OIC
Stato Patrimoniale	Attività Finanziaria	✓	
	Immobilizzazioni immateriali		✓
Conto Economico	Ricavi		✓
	Ammortamento		✓
	Oneri/proventi finanziari	✓	

IAS: È stata rilevata un'attività finanziaria pari al valore attuale delle rate che Anas incasserà da Strada dei Parchi S.p.A. Ad ogni chiusura contabile tale attività deve essere valutata al Costo Ammortizzato (inclusivo degli eventuali transaction costs) determinato sulla base del valore attuale dei flussi di cassa futuri calcolato con un tasso di attualizzazione pari al tasso interno di rendimento.

OIC: Tra le Immobilizzazioni Immateriali Anas aveva iscritto il valore della Concessione Rete Autostradale A24-A25 iscritta nel bilancio come diritto di concessione verso Strada dei Parchi, che veniva ammortizzata annualmente fino alla scadenza della concessione, prevista per il 2030.

Ai fini dell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di cassa, la variazione della voce di Stato Patrimoniale relative alle attività finanziarie verso Strada dei Parchi, rettificata dalle corrispondenti voce di Conto Economico relative agli oneri/proventi finanziari, è stata attribuita alla voce di II livello “Altre entrate per riduzione di attività finanziarie” – III livello “Riduzione di altre attività finanziarie verso Imprese”.

4. Schemi di “Conto consuntivo in termini di cassa

A) Le entrate

ANAS S.p.A. "Conto consuntivo in termini di cassa ex DM 27 Marzo 2013" al 31/12/2023			Totale (in €.000)
E	I	E.1.00.00 Entrate correnti di natura tributaria, contributiva e perequativa	0
E	II	E.1.01.00 Tributi	0
E	II	E.1.02.00 Contributi sociali e premi	0
E	I	E.2.00.00 Trasferimenti correnti	0
E	II	E.2.01.00 Trasferimenti correnti	0
E	I	E.3.00.00 Entrate extratributarie	1.990.516
E	II	E.3.01.00 Vendita di beni e servizi e proventi derivanti dalla gestione dei beni	1.787.317
E	III	E.3.01.01 Vendita di beni	48
E	III	E.3.01.02 Vendita di servizi	33.880
E	III	E.3.01.03 Proventi derivanti dalla gestione dei beni	1.753.389
E	II	E.3.02.00 Proventi derivanti dall'attività di controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti	0
E	II	E.3.03.00 Interessi attivi	4.744
E	III	E.3.03.01 Interessi attivi da titoli o finanziamenti a breve termine	0
E	III	E.3.03.02 Interessi attivi da titoli o finanziamenti a medio - lungo termine	0
E	III	E.3.03.03 Altri interessi attivi	4.744
E	II	E.3.04.00 Altre entrate da redditi da capitale	3.029
E	III	E.3.04.01 Rendimenti da fondi comuni di investimento	0
E	III	E.3.04.02 Entrate derivanti dalla distribuzione di dividendi	3.029
E	III	E.3.04.03 Entrate derivanti dalla distribuzione di utili e avanzi	0
E	III	E.3.04.99 Altre entrate da redditi da capitale	0
E	II	E.3.05.00 Rimborsi e altre entrate correnti	195.427
E	III	E.3.05.01 Indennizzi di assicurazione	9.616
E	III	E.3.05.02 Rimborsi in entrata	185.141
E	III	E.3.05.99 Altre entrate correnti n.a.c.	670
E	I	E.4.00.00 Entrate in conto capitale	2.898.705
E	II	E.4.01.00 Tributi in conto capitale	0
E	II	E.4.02.00 Contributi agli investimenti	2.887.920
E	III	E.4.02.01 Contributi agli investimenti da amministrazioni pubbliche	2.887.920
E	III	E.4.02.02 Contributi agli investimenti da Famiglie	0
E	III	E.4.02.03 Contributi agli investimenti da Imprese	0
E	III	E.4.02.04 Contributi agli investimenti da Istituzioni Sociali Private	0
E	III	E.4.02.05 Contributi agli investimenti dall'Unione Europea e dal Resto del Mondo	0
E	II	E.4.03.00 Trasferimenti in conto capitale	0
E	II	E.4.04.00 Entrate da alienazione di beni materiali e immateriali	10.784
E	III	E.4.04.01 Alienazione di beni materiali	5.310
E	III	E.4.04.02 Cessione di Terreni e di beni materiali non prodotti	0
E	III	E.4.04.03 Alienazione di beni immateriali	5.474
E	II	E.4.05.00 Altre entrate in conto capitale	0
E	I	E.5.00.00 Entrate da riduzione di attività finanziarie	0
E	II	E.5.01.00 Alienazione di attività finanziarie	0
E	III	E.5.01.01 Alienazione di azioni e partecipazioni e conferimenti di capitale	0
E	III	E.5.01.02 Alienazione di quote di fondi comuni di investimento	0
E	III	E.5.01.03 Alienazione di titoli obbligazionari a breve termine	0
E	III	E.5.01.04 Alienazione di titoli obbligazionari a medio-lungo termine	0
E	II	E.5.02.00 Riscossione crediti di breve termine	0
E	II	E.5.03.00 Riscossione crediti di medio-lungo termine	0
E	II	E.5.04.00 Altre entrate per riduzione di attività finanziarie	0
E	I	E.6.00.00 Accensione Prestiti	149.279
E	II	E.6.01.00 Emissione di titoli obbligazionari	0
E	II	E.6.02.00 Accensione prestiti a breve termine	145.015
E	III	E.6.02.01 Finanziamenti a breve termine	145.015
E	III	E.6.02.02 Anticipazioni	0
E	II	E.6.03.00 Accensione mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine	4.264
E	II	E.6.04.00 Altre forme di indebitamento	0
E	I	E.7.00.00 Anticipazioni da istituto tesoriere/cassiere	0
E	I	E.9.00.00 Entrate per conto terzi e partite di giro	0
E	II	E.9.01.00 Entrate per partite di giro	0
E	II	E.9.02.00 Entrate per conto terzi	0

B) Le spese

ANAS S.p.A. "Conto consuntivo in termini di cassa ex DM 27 Marzo 2013" al 31/12/2023						
Livello	Descrizione codice economico	Totale Spese (in €.000)	Missione 14: Infrastrutture pubbliche e logistica			
			Programma 1 "Lavori Nuove Opere" Cofog 04.5: trasporti	Programma 2 "Manutenzione Straordinaria" Cofog 04.5: trasporti	Programma 3 "Contratto di Programma - Parte Servizi" Cofog 04.5: trasporti	Programma 4 "Autofinanziamento" Cofog 04.5: trasporti
I	U.1.00.00 Spese correnti	1.439.371	48.514	38.647	1.110.235	241.973
II	U.1.01.00 Redditi da lavoro dipendente	501.046	29.614	20.540	417.960	32.932
III	U.1.01.01 Retribuzioni lorde	386.658	22.854	15.851	322.540	25.415
III	U.1.01.02 Contributi sociali a carico dell'ente	114.388	6.760	4.689	95.420	7.518
II	U.1.02.00 Imposte e tasse a carico dell'ente	10.903	59	41	833	9.970
III	U.1.02.01 Imposte, tasse a carico dell'ente	10.903	59	41	833	9.970
II	U.1.03.00 Acquisto di beni e servizi	706.543	6.196	9.295	512.952	178.100
III	U.1.03.01 Acquisto di beni non sanitari	18.628	269	187	3.797	14.376
III	U.1.03.02 Acquisto di beni sanitari	0	0	0	0	0
III	U.1.03.03 Acquisto di servizi non sanitari	687.915	5.928	9.110	509.154	163.725
III	U.1.03.04 Acquisto di servizi sanitari e socio assistenziali	0	0	0	0	0
II	U.1.04.00 Trasferimenti correnti	0	0	0	0	0
II	U.1.07.00 Interessi passivi	67.291	3.976	2.758	56.134	4.423
III	U.1.07.01 Interessi passivi su titoli obbligazionari a breve termine	0	0	0	0	0
III	U.1.07.02 Interessi passivi su titoli obbligazionari a medio-lungo termine	0	0	0	0	0
III	U.1.07.04 Interessi su finanziamenti a breve termine	15.215	899	624	12.692	1.000
III	U.1.07.05 Interessi su Mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine	280	17	11	234	18
III	U.1.07.06 Altri interessi passivi	51.796	3.061	2.123	43.207	3.404
II	U.1.08.00 Altre spese per redditi da capitale	249	0	0	6	242
III	U.1.08.01 Utili e avanzi distribuiti in uscita	248	0	0	5	242
III	U.1.08.02 Diritti reali di godimento e servizi onerosi	1	0	0	1	0
III	U.1.08.99 Altre spese per redditi da capitale n.a.c.	0	0	0	0	0
II	U.1.09.00 Rimborsi e poste correttive delle entrate	0	0	0	0	0
II	U.1.10.00 Altre spese correnti	153.339	8.669	6.013	122.352	16.307
III	U.1.10.01 Fondi di riserva e altri accantonamenti	136.489	8.067	5.595	113.856	8.971
III	U.1.10.03 Versamenti IVA a debito	0	0	0	0	0
III	U.1.10.04 Premi di assicurazione	8.483	121	84	1.707	6.570
III	U.1.10.05 Spese dovute a sanzioni	235	0	0	5	230
III	U.1.10.99 Altre spese correnti n.a.c.	8.132	481	333	6.784	536

ANAS S.p.A.		Missione 14: Infrastrutture pubbliche e logistica				
“Conto consuntivo in termini di cassa ex DM 27 Marzo 2013” al 31/12/2023		Totale Spese (in €'000)	Programma 1 “Lavori Nuove Opere” Cofog 04.5: trasporti	Programma 2 “Manutenzione Straordinaria” Cofog 04.5: trasporti	Programma 3 “Contratto di Programma - Parte Servizi” Cofog 04.5: trasporti	Programma 4 “Autofinanziamento” Cofog 04.5: trasporti
Livello	Descrizione codice economico					
I	U.2.00.00 Spese in conto capitale	3.428.688	1.603.964	1.110.078	538.352	176.296
II	U.2.01.00 Tributi in conto capitale a carico dell'ente	0	0	0	0	0
III	U.2.01.01 Tributi su lasciti e donazioni	0	0	0	0	0
III	U.2.01.02 Altri tributi in conto capitale a carico dell'ente	0	0	0	0	0
II	U.2.02.00 Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni	3.303.414	1.603.883	1.110.022	537.211	52.298
III	U.2.02.01 Beni materiali	3.262.710	1.601.625	1.108.456	505.334	47.296
III	U.2.02.02 Terreni e beni materiali non prodotti	0	0	0	0	0
III	U.2.02.03 Beni immateriali	40.704	2.259	1.567	31.876	5.003
III	U.2.02.04 Beni materiali acquisiti mediante operazioni di leasing finanziario	0	0	0	0	0
III	U.2.02.05 Terreni e beni materiali non prodotti acquisiti mediante operazioni di leasing finanziario	0	0	0	0	0
III	U.2.02.06 Beni immateriali acquisiti mediante operazioni di leasing finanziario	0	0	0	0	0
II	U.2.03.00 Contributi agli investimenti	55.989	81	56	1.141	54.713
III	U.2.03.01 Contributi agli investimenti a Amministrazioni pubbliche	0	0	0	0	1
III	U.2.03.02 Contributi agli investimenti a Famiglie	0	0	0	0	0
III	U.2.03.03 Contributi agli investimenti a Imprese	55.989	81	56	1.141	54.712
III	U.2.03.04 Contributi agli investimenti a Istituzioni Sociali Private	0	0	0	0	0
III	U.2.03.05 Contributi agli investimenti all'Unione Europea e al Resto del Mondo	0	0	0	0	0
II	U.2.04.00 Trasferimenti in conto capitale	0	0	0	0	0
II	U.2.05.00 Altre spese in conto capitale	69.285	0	0	0	69.285
III	U.2.05.01 Fondi di riserva e altri accantonamenti in c/capitale	69.285	0	0	0	69.285
III	U.2.05.02 Altre spese in conto capitale n.a.c.	0	0	0	0	0
I	U.3.00.00 Spese per incremento attività finanziarie	146	0	0	0	146
II	U.3.01.00 Acquisizioni di attività finanziarie	146	0	0	0	146
II	U.3.02.00 Concessione crediti di breve termine	0	0	0	0	0
II	U.3.03.00 Concessione crediti di medio-lungo termine	0	0	0	0	0
II	U.3.04.00 Altre spese per incremento di attività finanziarie	0	0	0	0	0
I	U.4.00.00 Rimborso Prestiti	122.092	0	0	0	122.091
II	U.4.01.00 Rimborso di titoli obbligazionari	0	0	0	0	0
III	U.4.01.01 Rimborso di titoli obbligazionari a breve termine	0	0	0	0	0
III	U.4.01.02 Rimborso di titoli obbligazionari a medio-lungo termine	0	0	0	0	0
II	U.4.02.00 Rimborso prestiti a breve termine	114.831	0	0	0	114.831
III	U.4.02.01 Rimborso Finanziamenti a breve termine	114.831	0	0	0	114.831
III	U.4.02.02 Chiusura Anticipazioni	0	0	0	0	0
II	U.4.03.00 Rimborso mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine	7.260	0	0	0	7.260
III	U.4.03.01 Rimborso Mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine	7.260	0	0	0	7.260
III	U.4.03.02 Rimborso prestiti da attuazione Contributi Pluriennali	0	0	0	0	0
III	U.4.03.03 Rimborso prestiti sorti a seguito di escussione di garanzie in favore dell'amministrazione	0	0	0	0	0
II	U.4.04.00 Rimborso di altre forme di indebitamento	0	0	0	0	0
I	U.5.00.00 Chiusura Anticipazioni ricevute da istituto tesoriere/cassiere	0	0	0	0	0
I	U.7.00.00 Uscite per conto terzi e partite di giro	0	0	0	0	0
II	U.7.01.00 Uscite per partite di giro	0	0	0	0	0
II	U.7.02.00 Uscite per conto terzi	0	0	0	0	0
	Totale entrate	5.038.501				
	Totale uscite	4.990.298	1.652.479	1.148.726	1.648.586	540.508
	Saldo	48.203				

5. Nota illustrativa

Di seguito, sono illustrate le modalità di alimentazione delle principali voci dello schema del conto consuntivo in termini di cassa, strutturato su tre livelli di dettaglio delle entrate e delle spese, a partire dai dati di bilancio civilistico della Società.

Si precisa che, per le voci di II livello pari a 0, sono state omesse le corrispondenti voci di III livello.

A) Le entrate

Entrate extratributarie - €/migliaia 1.990.516

Vendita di beni e servizi e proventi derivanti dalla gestione dei beni

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 1.787.317, mediante imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegate, rettificata dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale, ripartite sulle voci di III livello, “vendita di beni”, “vendita di servizi” e “proventi derivanti dalla gestione dei beni” in base ai criteri di ripartizione sopra illustrati.

Interessi attivi

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 4.744, mediante imputazione della relativa voce di Conto Economico rettificata dalle variazioni della corrispondente voce di Stato Patrimoniale, con attribuzione alla voce di III livello “Altri interessi Attivi”.

Altre entrate da redditi da capitale

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 3.029, mediante imputazione della relativa voce di Stato Patrimoniale rettificata dalle variazioni della corrispondente voce di Conto Economico, con attribuzione alla voce di III livello “Entrate derivanti dalla distribuzione di dividendi”.

Rimborsi ed altre entrate correnti

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 195.427 mediante:

- imputazione delle variazioni della voce di Stato Patrimoniale relativa ai Crediti Tributari e dei Crediti per Contributi, con attribuzione alla voce di III livello “Rimborsi in Entrata”;
- imputazione delle relative voci di Conto Economico, con attribuzione alla voce di III livello “Indennizzi di assicurazione”;
- imputazione delle relative voci di Stato Patrimoniale, con attribuzione alla voce di III livello “Altre entrate correnti n.a.c.”.

Entrate in conto capitale - €/migliaia 2.898.705Contributi agli investimenti

La voce di II livello accoglie le voci peculiari della Società relative alle fonti di finanziamento ricevute per la costruzione e gestione delle infrastrutture stradali ed è stata alimentata per un valore complessivo di €/migliaia 2.887.920, mediante imputazione delle variazioni delle voci di Stato Patrimoniale ad essa collegata, al netto delle relative voci di Conto Economico, con attribuzione alla voce di III livello “Contributi agli investimenti da Amministrazioni Pubbliche”.

Entrate da alienazione di beni materiali ed immateriali

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 10.784, mediante imputazione dei decrementi, dovuti ad alienazioni, della voce di Stato Patrimoniale relativa a “Immobili, impianti e macchinari” ed “Attività immateriali”, con attribuzione alle voci di III livello “Alienazione di beni materiali” e “Alienazione di beni immateriali”.

Accensioni prestiti - €/migliaia 149.279Accensione prestiti a breve termine

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 145.015, mediante imputazione della variazione della voce di Stato Patrimoniale relativa a “Finanziamenti a breve termine e quota corrente” ad essa collegata, con attribuzione alla voce di III livello “Finanziamenti a breve termine”.

B) Le spese**Spese correnti - €/migliaia 1.439.371**Redditi da lavoro dipendente

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 501.046 mediante:

- imputazione delle voci di Conto Economico relative a “Salari e Stipendi” ed “Altri Costi” del personale rettificata dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale relative ai crediti e ai debiti verso il personale, con attribuzione alla voce di III livello “Retribuzioni Lorde”
- imputazione della voce di Conto Economico relativa agli “Oneri Sociali” rettificata dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale relative ai crediti e ai debiti verso il personale, con attribuzione alla voce di III livello “Contributi sociali a carico dell’ente”.

La ripartizione dei crediti e dei debiti verso il personale è stata effettuata sulla base dei criteri di ripartizione sopra illustrati.

Imposte e tasse a carico dell’ente

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 10.903, mediante imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegata, rettificata dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale relative a crediti e debiti tributari, con attribuzione alla voce di III livello “Imposte e tasse a carico dell’Ente”.

Acquisto di beni e servizi

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 706.543, mediante imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegata, rettificata dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale, ripartite sulle voci di III livello “Acquisto di beni non sanitari”, “Acquisto di servizi non sanitari” in base ai criteri di ripartizione sopra illustrati.

Interessi passivi

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 67.291, mediante imputazione della voce di Conto Economico relativa agli “Interessi ed altri oneri finanziari”, con attribuzione alle voci di III livello “Interessi su finanziamenti a breve termine”, “Interessi su Mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine” e “Altri interessi passivi”.

Altre spese per redditi da capitale

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 249, mediante imputazione della voce di Conto Economico relativa a canoni passivi per concessioni, con attribuzione alle voci di III livello “Utili e avanzi distribuiti in uscita” e “Diritti reali di godimento e servitù onerose”.

Altre spese correnti

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 153.339, mediante:

- imputazione dei rilasci e altre variazioni relative ai fondi rischi per contenzioso rettificare dalle variazioni delle corrispondenti voci di stato patrimoniale con attribuzione alla voce di III livello “*Fondi di riserva e altri accantonamenti*”
- imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegata (costi per assicurazioni), rettificata dalle variazioni della corrispondente voce di Stato Patrimoniale, con attribuzione alla voce di III livello “*Premi di assicurazione*”;
- imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegata (costi per multe e sanzioni amministrative) con attribuzione alla voce di III livello “*Spese dovute a sanzioni*”;
- imputazione delle voci di conto economico relative agli oneri per contenzioso, rettificate dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale con attribuzione alla voce di III livello “*Altre spese correnti n.a.c.*”.

Spese in conto capitale - €/migliaia 3.428.688Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 3.303.414, mediante imputazione degli incrementi delle voci di Stato Patrimoniale relative a immobili, impianti e macchinari e attività immateriali, al netto delle corrispondenti voci di Conto Economico, ripartite sulle voci di III livello “*Beni materiali*” e “*Beni immateriali*” in base ai criteri di ripartizione sopra illustrati.

Contributi agli investimenti

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 55.989, mediante imputazione delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale, ripartita sulla voce di III livello “*Contributi agli investimenti a Imprese*”.

Altre spese in conto capitale

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 69.285 mediante imputazione della voce di Conto Economico relativa alla “svalutazione di partecipazioni” con attribuzione alle voci di III livello “*Fondi di riserva e altri accantonamenti in c/capitale*”.

Spese per incremento attività finanziarie - €/migliaia 146Acquisizioni di attività finanziarie

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 146, mediante imputazione delle variazioni della voce di Stato Patrimoniale, con attribuzione alla voce di III livello “*Acquisizioni di partecipazioni, azioni e conferimenti di capitale*”.

Rimborso prestiti - €/migliaia 122.092Rimborso prestiti a breve termine

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 114.831, mediante imputazione delle variazioni della voce di Stato Patrimoniale, con attribuzione alla voce di III livello “*Rimborso Finanziamenti a breve termine*”.

Rimborso mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 7.260, mediante imputazione delle variazioni della voce di Stato Patrimoniale relativa a debiti verso banche a medio-lungo termine, con attribuzione alla voce di III livello “*Rimborso Mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine*”.

6. La classificazione della spesa in missioni e programmi**A) L'individuazione delle missioni e dei programmi**

Come previsto dal D.M. 27 marzo 2013 e dal successivo documento interpretativo (Circolare MEF 35/2013 del 22 agosto 2013) si è proceduto all'individuazione delle missioni, dei programmi e della relativa classificazione COFOG di II livello utilizzando come base di riferimento la classificazione delle missioni e dei programmi, già adottata, dal bilancio dello Stato.

Infatti, in tale ambito, il D.M. 27 marzo 2013 rimanda all'adozione di comuni schemi di bilancio articolati in missioni e programmi (cfr. DPCM 12/12/2012 “Definizione delle linee guida generali per l'individuazione delle Missioni delle Amministrazioni pubbliche, ai sensi dell'articolo 11, comma 1, lett. a), del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91”) coerenti con la classificazione economica e funzionale individuata dagli appositi regolamenti comunitari in materia di contabilità nazionale.

Al fine di individuare le missioni ed i programmi, Anas ha costituito nel 2014 **un apposito Gruppo di Lavoro** composto da referenti di Amministrazione, del Controllo di Gestione, della Direzione Sistemi Informativi e Impianti e della Pianificazione Strategica.

Tale gruppo, a seguito dell'analisi delle missioni/programmi previste per il Bilancio dello Stato, ha identificato la **missione 014 “Infrastrutture Pubbliche e Logistica”** come missione maggiormente rispondente all'oggetto sociale di ANAS.

Si è quindi optato, all'interno di tale missione, ad identificare quattro programmi non previsti dalla classificazione del Bilancio dello Stato che meglio rappresentano le attività realizzate da ANAS per il perseguimento dei propri fini istituzionali e che nello specifico sono:

- Programma 1 «Lavori Nuove Opere»
- Programma 2 «Manutenzioni Straordinarie»
- Programma 3 «Contratto di Programma - Parte Servizi»
- Programma 4 «Altro»

La classificazione COFOG

Ai fini dell'individuazione della classificazione COFOG di II livello, si è utilizzata, come indicato dalla Circolare MEF 13 maggio 2013 (Circolare interpretativa del sopracitato DPCM 12/12/2012), “la struttura di corrispondenza tra i programmi e i gruppi COFOG” desumibile dall'allegato al disegno di legge di bilancio annuale dello Stato contenente il riepilogo delle dotazioni secondo l'analisi funzionale, ai sensi dell'articolo 21, comma 11, lettera d), della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

Tale *struttura di corrispondenza* è stata ripresa dall'allegato 2 alla Circolare MEF del 13 maggio 2013, che riporta una tavola riassuntiva della corrispondenza tra le missioni e i programmi dello Stato vigenti e i gruppi COFOG di 2° livello.

A seguito dell'analisi dei gruppi COFOG di II livello associati alla missione **014 “Infrastrutture Pubbliche e Logistica”**, si è ritenuto maggiormente opportuno associare i 4 programmi individuati alla classificazione **COFOG 04.5 (Affari Economici – Trasporti)**.

B) Le modalità di ripartizione delle voci di spesa ai programmi individuati

In relazione all'associazione delle voci di spesa ai 4 programmi individuati, sono emerse le seguenti fattispecie:

- a) **univoca associazione** delle voci di spesa alle voci del conto consuntivo in termini di cassa;
- b) **non univoca associazione** delle voci di spesa alle voci del conto consuntivo in termini di cassa, per le quali si è proceduto ad individuare degli appositi criteri di ripartizione ottenuti dalla contabilità analitica; in particolare, i criteri sono stati individuati sulla base della ripartizione, in contabilità analitica, dei costi indiretti alle aree *Nuove Opere, Manutenzione Straordinaria, Contratto di Programma – Parte Servizi* che è, a sua volta, basata sulle percentuali delle imputazioni univoche dei costi diretti alle tre aree sopracitate.

Le percentuali di ripartizione individuate sono state le seguenti:

- Programma 1 «Nuove opere» - 6%
- Programma 2 «Manutenzioni Straordinarie» - 4%
- Programma 3 «Contratto di Programma - Parte Servizi» - 83%
- Programma 4 «Altro» - 7%

Si sottolinea che i criteri di ripartizione utilizzati sono riferiti ai dati di contabilità analitica dell'esercizio 22, in quanto la tempistica di elaborazione del consuntivo di cassa richiesta dal D.M. 27 marzo 2013 precede il momento di definizione della ripartizione dei costi indiretti per l'esercizio 2022 nella contabilità analitica della Società.

7. Verifica di coerenza con il Rendiconto Finanziario

A seguito delle attività condotte e rendicontate nel presente documento, sulla base di quanto previsto dall'art.9 del DM 27 marzo 2013, si è proceduto a verificare che il conto consuntivo di cassa sia stato redatto in coerenza con il rendiconto finanziario in termini di liquidità predisposto secondo quanto stabilito dai principi contabili internazionali, come anche si evidenzia dalla quadratura tra il saldo del conto consuntivo di cassa e il saldo del Rendiconto Finanziario pari a €/migliaia 48.203

8. Conclusioni

Nonostante le difficoltà legate all'assenza di specifiche regole in relazione ad alcune voci peculiari dei principi internazionali, la Società ha elaborato il conto consuntivo di cassa attenendosi alle disposizioni normative attraverso un significativo lavoro di definizione autonoma dei criteri interpretativi e valutativi al fine di effettuare alcune associazioni per le quali le Regole Tassonomiche non forniscono adeguate linee guida e di garantire la coerenza con il Rendiconto Finanziario

In ragione di quanto sopra e stante l'attuale modello contabile adottato dalla Società, risulta imprescindibile la definizione di criteri e regole armonici e coordinati con quelli previsti per gli altri modelli contabili degli Enti della Pubblica Amministrazione che consentano di perseguire gli obiettivi di armonizzazione contabile insiti nell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di Cassa.

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI ANAS S.P.A. AL 31 DICEMBRE 2023.

1. I sottoscritti Aldo Isi e Carmela Tagliarini, rispettivamente "Amministratore Delegato" e "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Anas S.p.A., tenuto conto di quanto previsto dall'art. 24.6 dello Statuto sociale di Anas S.p.A., nonché di quanto precisato nel successivo punto 2, attestano:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa di Anas S.p.A. e,
 - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2023.
2. Al riguardo si precisa che la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Anas S.p.A. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l' "Internal Controls – Integrated Framework" emesso dal "Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission" che rappresenta un framework di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale e che da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.
3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1. il bilancio d'esercizio:
 - a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Anas S.p.A.
 - 3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Anas S.p.A., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Roma, 27 marzo 2024

Aldo Isi

Amministratore Delegato

Carmela Tagliarini

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI AI SENSI DELL'ART.2429, II COMMA, CODICE CIVILE SUL PROGETTO DI BILANCIO DI ANAS S.P.A. RELATIVO ALL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2023

Signor Azionista Unico,

con la presente relazione il Collegio sindacale di ANAS S.p.A. - nominato con delibera dell'assemblea ordinaria degli azionisti in data 29 aprile 2022 per gli esercizi 2022-2024, con scadenza alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024 - riferisce in merito all'attività di vigilanza svolta nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 in adempimento dei propri doveri e sui risultati dell'esercizio sociale ai sensi dell'articolo 2429, secondo comma, del codice civile.

Il progetto di bilancio al 31 dicembre 2023 di ANAS è stato approvato dal Consiglio di amministrazione in data 27 marzo 2024.

ATTIVITA' DI VIGILANZA

Il Collegio sindacale, come previsto dall'articolo 2403 del codice civile, ha vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento, espletando le sue funzioni in coerenza con il quadro normativo di riferimento e con gli orientamenti discendenti dalle

norme e dai principi di comportamento emanati dal Consiglio nazionale dei dottori commercialisti e degli esperti contabili, secondo un approccio *risk based*, volto a intercettare gli elementi di maggiore criticità e con una frequenza di intervento proporzionale al rischio percepito, residuante dopo le mitigazioni adottate dalla società.

Il Collegio sindacale, nel corso del 2023 e nei primi mesi del 2024:

- si è riunito complessivamente 22 volte (di cui 15 nel 2023 e 7 nel 2024);
- ha partecipato a tutte le 14 riunioni consiliari tenutesi nel corso del 2023 e alle 4 tenutesi nel 2024 (fino al 27 marzo 2024), verificando che le medesime si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento.

Si riepilogano di seguito le principali attività svolte.

Il Collegio ha vigilato, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo nonché del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi aziendali, attraverso informazioni acquisite dalle competenti funzioni della Direzione risorse umane e organizzazione e dagli stessi responsabili delle varie funzioni deputate al controllo, come anche riportato di seguito nella presente relazione, nonché attraverso la partecipazione alle riunioni di Consiglio di amministrazione. Al riguardo si segnala che:

(i) nel corso del 2023 è proseguito il percorso, avviato nel 2022 - a valle

dell'adozione del modello organizzativo e di governance del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (di seguito FS) - di graduale allineamento all'assetto organizzativo di ANAS a quello della Holding FS e della capogruppo di settore RFI, sia rispetto alle strutture della Direzione generale (intervenendo sulle direzioni di *line* con una forte focalizzazione sull'ingegneria e sugli investimenti anche in coerenza con le previsioni del piano industriale e sulle funzioni di *staff* secondo logiche di efficientamento e di razionalizzazione) che con riguardo alle strutture territoriali, al fine di garantire coordinamento ed uniformità tra le funzioni svolte dalle medesime (consistenti essenzialmente nel presidio della rete) e quelle gestite a livello centrale. Contestualmente la Società ha perseguito l'ulteriore obiettivo di segregare maggiormente le attività operative dalle funzioni di sicurezza, controllo, *compliance* ed afferenti al sistema di gestione. In particolare, in tema di sicurezza, la Società ha posto in essere iniziative per garantire processi e presidi uniformi su tutto il territorio, al fine di sanare alcune carenze che erano state rilevate in tale ambito (tra cui il potenziamento dei servizi di prevenzione e protezione presso ciascuna delle strutture territoriali), nonché creando una nuova struttura *ad hoc* per la sicurezza sui cantieri e del personale di esercizio presso la Direzione generale. Nel corso del 2023 è, altresì, proseguito l'incremento di organico soprattutto delle funzioni

deputate alla progettazione e all'avvio delle opere e, nel 2024, si prevede di rafforzare i presidi sui cantieri attivi e di prossimo avvio e di strutturare a livello di organico le funzioni deputate alle ispezioni delle gallerie alla luce della nuova normativa emanata da ANSFISA. Sempre nel 2023 è poi proseguito il recepimento della normativa di Gruppo;

(ii) il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi aziendali è articolato in tre livelli. Accanto al primo livello, diretto ad assicurare il corretto svolgimento delle operazioni e a garantire un'adeguata risposta ai correlati rischi, ed al terzo livello, demandato all'*Internal audit* quale struttura deputata a fornire *assurance* indipendente e obiettiva sull'adeguatezza ed effettiva operatività del modello nel suo complesso (a dipendenza gerarchica, a partire dal 2022, del Consiglio di amministrazione, con il Presidente che garantisce il raccordo funzionale), sono presenti funzioni aziendali di controllo di secondo livello con il compito di monitorare i principali rischi al fine di assicurare l'efficacia e l'efficienza del trattamento degli stessi, di valutare l'adeguatezza e l'operatività dei controlli, di fornire supporto al primo livello nella definizione e implementazione di idonei sistemi di gestione dei principali rischi e dei relativi controlli. Il controllo riconducibile al secondo livello è svolto da specifiche funzioni quali le strutture di *compliance*, il *risk management*, i sistemi di gestione QHSE (qualità, salute, sicurezza

sul lavoro e ambiente), il dirigente preposto ex L. 262/05, il responsabile della prevenzione della corruzione e trasparenza (RPCT), la funzione *security* nell'ambito della Direzione tutela aziendale. Con riferimento alla *compliance*, la Società ha adottato, con comunicazione organizzativa intersocietaria del 20 novembre 2023, la disposizione di gruppo n. 280/AD del 6 novembre 2019 "*Modello di compliance del Gruppo FS Italiane*". La struttura *Compliance* della Direzione affari legali, societari e *compliance* e i presidi di *compliance* allocati in altre direzioni aziendali di ANAS assicurano l'applicazione di metodologie e modalità operative coerenti con quelle rappresentate nell'ambito di tale comunicazione organizzativa. Risultano, altresì, proseguite le attività volte all'implementazione del modello di *combined assurance* di cui è stato completato il quadro regolamentare con la recente emanazione (febbraio 2024) della relativa procedura. Tale modello è finalizzato ad ottimizzare il complesso delle attività di garanzia svolte dai *provider* aziendali, ovvero la stessa struttura di *Internal audit* deputata ai controlli di terzo livello e le strutture organizzative deputate ai controlli di secondo livello e alla gestione dei rischi, attraverso la realizzazione di sinergie e la minimizzazione di eventuali duplicazioni e sovrapposizioni, in base ad un percorso di progressiva integrazione delle rispettive attività. L'implementazione del processo è, pertanto, volta ad un miglioramento del

complessivo sistema di controllo interno e gestione dei rischi (SCIGR), consentendo all'*Internal audit* di esprimere un giudizio che tenga conto anche degli esiti delle attività svolte dagli altri *assurance provider*, oltre che ad un ulteriore rafforzamento, all'interno dell'organizzazione, della cultura del controllo;

(iii) con deliberazione consiliare del 20 luglio 2023 è stato aggiornato il modello di organizzazione, gestione e controllo ex d.lgs. n. 231/2001 (il cui ultimo aggiornamento risaliva al dicembre 2020) al fine di recepire le novità normative riguardo ai *reati presupposto* nonché in considerazione delle rilevanti modifiche organizzative e procedurali *medio tempore* intervenute. Come richiesto dall'Organismo di vigilanza, l'aggiornamento ha, altresì, riguardato l'allegato n. 4 al modello, relativo ai "*Flussi informativi verso e dall'Organismo di vigilanza*", al fine di razionalizzarne l'impianto, rispondendo ad una logica di effettività, oltretché di esaustività delle informazioni stesse. Nella relazione semestrale inerente al periodo luglio 2023-dicembre 2023, l'Organismo, pur considerando che il vigente modello 231 già prevedeva misure di prevenzione e controllo rispetto ai reati realizzabili nei rapporti con la pubblica amministrazione, ha, tuttavia, segnalato la necessità di procedere ad un ulteriore aggiornamento - su cui la Società risulta essersi già attivata - a seguito dell'ampliamento, con legge n. 137 del 9 ottobre 2023, del

catalogo dei reati presupposto a fattispecie, tra cui i reati di turbata libertà degli incanti e turbata libertà di scelta del contraente, che contribuiscono, di fatto, ad estendere il perimetro delle attività a rischio in quanto interessano le fasi prodromiche allo svolgimento delle gare pubbliche e, pertanto, assumono particolare rilievo con riferimento alle attività ed al *core business* di ANAS.

Il Collegio invita l'organo amministrativo a procedere in tempi rapidi a tale ulteriore aggiornamento. Dalle relazioni semestrali dell'Organismo di vigilanza riferite alle attività svolte nel 2023 e dagli incontri tenuti con lo stesso Organismo non sono comunque, allo stato, emersi profili di rilevanza per la Società ai sensi del d.lgs. n. 231/01;

(iv) nella riunione consiliare del 25.1.2024 è stato, altresì, approvato l'aggiornamento delle misure di organizzazione e gestione per la prevenzione della corruzione e trasparenza, relative al triennio 2024-2026, integrative di quelle adottate ai sensi del d.lgs. n. 231/01, che costituiscono - unitamente al Codice etico di Gruppo, alla Policy *anti-corruption* di Gruppo e al modello di organizzazione, gestione e controllo ex d.lgs. n. 231/01 - parte integrante del *framework unico* anticorruzione del Gruppo FS, adottato da ANAS con comunicazione organizzativa intersocietaria n. 291 AD del 18/01/2024, nonché un elemento costitutivo del sistema di controllo interno e gestione dei rischi. Le misure più

rilevanti introdotte in ambito anticorruzione riguardano l'implementazione dei flussi informativi verso la struttura di supporto al responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza facente parte della Direzione tutela aziendale rispetto alle attività svolte dalla struttura *Internal security* della medesima direzione; queste ultime, nel corso del 2023, hanno in particolare riguardato la tematica degli appalti consentendo anche di individuare una serie di misure in ottica di prevenzione, tra cui la realizzazione di analisi basate su specifici indicatori che evidenzino potenziali fattori di rischio corruttivo nel settore degli appalti, al fine di individuare le procedure di gara da sottoporre ad approfondimenti ulteriori rispetto alle verifiche già svolte dalla Società ai sensi di legge e sulla base delle procedure aziendali. Il responsabile della prevenzione della corruzione e trasparenza ha, altresì, riferito al Consiglio di amministrazione, nella riunione del 20.12.2023, sulle attività svolte nel 2023 e sulle iniziative in corso nonché sugli esiti, senza rilievi, della seconda verifica di sorveglianza per il mantenimento, da parte della Società, della certificazione anticorruzione ISO 37001:2016, standard internazionale sui "Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione";

(v) il *chief risk officer*, con il supporto della struttura Risk management istituita all'interno della Direzione tutela aziendale, a seguito della

realizzazione, nel novembre 2022, della seconda edizione del catalogo dei rischi aziendali - rivisto alla luce degli elementi acquisiti nel corso delle attività svolte fin dalla prima adozione avvenuta nel 2018 - nel 2023 ha presentato l'informativa sugli esiti del monitoraggio delle azioni aperte (*to be*) condotto nel 2022 contestualmente all'aggiornamento del catalogo, nonché fornito notizie in merito alle altre iniziative in corso e programmate nell'ambito dell'attività di risk management, tra le quali anche un ulteriore adeguamento del catalogo dei rischi alla luce delle numerose variazioni organizzative intervenute successivamente all'ultimo aggiornamento del 2022, iniziativa quest'ultima che il Collegio invita quindi a concludere quanto prima. Nel corso del 2023 ANAS ha, inoltre, adottato, il *Modello di governance risk* (che definisce ruoli e macro-responsabilità all'interno del Gruppo e il relativo sistema di interrelazioni) e il *Framework di risk management*, anch'esso emesso dalla Holding FS, che rappresenta il sistema complessivo delle regole, degli strumenti e delle tassonomie adottati per la gestione del rischio all'interno del Gruppo.

Oltre a quanto sopra, il Collegio ha tenuto frequenti incontri con la struttura di *Internal audit* al fine di esaminare la pianificazione delle attività nonché i *report* degli interventi svolti ed ha, altresì, acquisito informazioni sulle attività dell'*Internal audit* in occasione delle riunioni

consiliari in cui sono state rese le informative periodiche previste dallo statuto e dall'*audit charter*. Il Consiglio di amministrazione del 7 marzo 2023 ha approvato il piano di audit triennale 2023-2025, elaborato sulla base del catalogo rischi aziendale - aggiornato, come detto, a novembre 2022 - tenendo altresì conto delle richieste formulate dai principali *stakeholders*, tra cui il Collegio sindacale. Tra le tematiche particolarmente rilevanti che l'Internal audit ha previsto di continuare a monitorare nel triennio 2023-2025 attraverso *audit* e *follow-up* si segnalano la sorveglianza e manutenzione di ponti e viadotti, il controllo nella qualità dei lavori con le verifiche dei materiali e forniture nei cantieri, la gestione degli approvvigionamenti, la salute e sicurezza nei cantieri. Il Collegio, oltre a condividere la necessità di monitorare le suddette tematiche, ha poi richiesto ulteriori interventi su alcuni processi di supporto al business (affidenti, in particolare, ai sistemi informativi e all'infrastruttura tecnologica, alla pianificazione e controllo, al recupero crediti, al rispetto delle tempistiche di pagamento, alla gestione e valutazione contabile delle partecipazioni), nonché alle attività svolte da ANAS ai fini del subentro e della gestione temporanea delle autostrade A24 e A25.

Per quanto riguarda gli interventi conclusi dall'*Internal audit* nel corso del 2023 - alcuni dei quali concernenti la chiusura di attività previste

nel 2022 - quelli che hanno evidenziato maggiori criticità o hanno riguardano processi più rilevanti sono:

- le verifiche su materiali e forniture in cantiere e la gestione della direzione lavori;
- la gestione della sicurezza sui luoghi di lavoro, che è stato oggetto di un *audit* e di un successivo *follow-up*;
- la sorveglianza e la manutenzione di ponti e viadotti, anche questa oggetto di diverse verifiche negli anni precedenti;
- la risoluzione o spostamento delle interferenze;
- la gestione dei magazzini;
- la gestione degli aspetti di salute e sicurezza nell'ambito della manutenzione ricorrente;
- la sorveglianza e manutenzione delle gallerie naturali e artificiali;
- la gestione delle varianti in corso d'opera.

Il Collegio ha, altresì, vigilato sul sistema di controllo interno amministrativo-contabile attraverso diversi incontri con il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, nonché acquisendo informazioni anche dalle altre strutture aziendali, ovvero dall'Internal audit, rispetto ad alcune aree in cui sono state evidenziate azioni di miglioramento da parte dello stesso Dirigente preposto. Nella relazione sottoposta al Consiglio di amministrazione del 27.3.2024 ad esito

delle attività svolte ai fini della gestione della compliance alla l. n. 262/2005 in riferimento all'esercizio 2023 - previste dal piano 2023 che è stato predisposto sulla base del modello 262 della Società, nonché condiviso ed integrato nell'ambito del piano del Dirigente preposto della Capogruppo FS - il Dirigente preposto ha rappresentato, in conclusione, che il sistema di controllo interno amministrativo-contabile di ANAS, pur permanendo alcune aree di miglioramento, assicura la sostanziale correttezza dell'informativa contabile, essendo stata accertata la generale esistenza di controlli compensativi idonei a mitigare i possibili rischi. Con riferimento al bilancio d'esercizio 2023, il Dirigente preposto ha, inoltre, rappresentato che le procedure amministrativo-contabili e le prassi operative consolidate in essere, pur suscettibili di ulteriori affinamenti e dei citati aggiornamenti, hanno, pertanto, supportato il sistema di controllo interno amministrativo-contabile complessivamente in maniera adeguata a garantire il raggiungimento degli obiettivi richiesti dalla legge n. 262/05 alla figura del Dirigente preposto, considerato il quadro normativo di riferimento e la sua complessità. In considerazione di ciò, l'Amministratore delegato ed il Dirigente preposto hanno, quindi, attestato, ai sensi dell'art. 24.6 dello statuto sociale, l'adeguatezza, in relazione alle caratteristiche della Società, e l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio

di esercizio di ANAS al 31.12.2023 e che tale bilancio: è redatto in conformità ai principi contabili internazionali riconosciuti dall'Unione europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002; corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili; è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di ANAS. Al riguardo, il Collegio invita l'organo amministrativo a proseguire nell'attività di aggiornamento ed affinamento delle procedure amministrativo contabili e nella loro effettiva implementazione.

Il Collegio ha acquisito dall'Amministratore delegato, nel corso delle riunioni di Consiglio di amministrazione, informative sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate, anche ai fini di quanto previsto dall'art. 2381, comma 5, del codice civile.

Con riguardo alle società controllate o partecipate da ANAS, il Collegio ha, altresì, acquisito informazioni dalla competente struttura della Direzione amministrazione finanza e controllo ed incontrato il collegio sindacale di Stretto di Messina S.p.A., per uno scambio di informazioni ai sensi dell'art. 2403 bis, secondo comma, del codice civile.

Ciò posto, si segnala, in particolare, che, nel corso del 2023:



✓ la Società ha dato attuazione al piano di riorganizzazione delle attività estere - su cui era stato rilasciato il nulla osta di FS il 17 giugno 2022 - con il conseguente scioglimento, ai sensi dell'art. 2484, 1° comma, n. 6), del codice civile, e messa in liquidazione della controllata Anas International Enterprise S.p.A. (AIE), deliberati dall'assemblea degli azionisti del 23 giugno 2023, previo compimento delle operazioni propedeutiche. AIE, in data 12 luglio 2023, ha approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 con una perdita di 20 milioni di euro, determinato sostanzialmente dalle svalutazioni apportate alle attività relative al cd. *comparto russo*, facendo incorrere la società nelle prescrizioni previste dall'art. 2447 c.c.. L'azionista non ha proceduto ad alcun intervento di ricapitalizzazione tenuto conto della già intervenuta deliberazione assembleare del 23 giugno u.s. di scioglimento e messa in liquidazione volontaria della società;

✓ è stata, altresì, data attuazione all'operazione di aumento del capitale di Stretto di Messina S.p.A. riservato al MEF ai sensi di quanto previsto dal d.l. n. 35/2023, come modificato dal d.l. n. 104/2023. A tal fine è stata rilasciata il 3 ottobre 2023, su incarico dello stesso MEF, apposita relazione giurata di stima volta a determinare il prezzo di sottoscrizione delle azioni di nuova emissione. Sulla base delle analisi e delle valutazioni effettuate, il perito - facendo riferimento al bilancio



intermedio di liquidazione di Stretto di Messina al 31 dicembre 2022, quale documento contabile più recente messo a sua disposizione, e ritenendo opportuno adottare un metodo patrimoniale semplice alla luce delle peculiarità della società e del recente intervento normativo che la ha interessata - ha determinato in 4,05 euro il prezzo di sottoscrizione di ciascuna delle azioni di Stretto di Messina oggetto di nuova emissione. Secondo il perito, la nuova normativa ha determinato un cambiamento nella finalità di valutazione delle poste di bilancio e, in particolare, dei costi indicati alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", non più capitalizzabili in forza di legge o con la finalità dell'ottenimento di un indennizzo, in quanto, con l'introduzione del d.l. n. 35/2023, occorre che tali costi siano funzionali alla ripresa del progetto ai fini di una loro inclusione nel nuovo ed aggiornato PEF e che, dunque, siano ancora in grado di generare un'utilità futura. Nello specifico, il perito ha ritenuto non più funzionali al riavvio dell'opera costi capitalizzati in precedenza da Stretto di Messina per oltre 85 milioni di euro, e che, conseguentemente, il patrimonio netto rettificato indicativo del valore attribuibile alla società medesima, alla data del 31.12.2022, fosse stimabile in 301.087.369 euro, inferiore al valore del patrimonio netto contabile, pari a 386.388.842 euro. Il consiglio di amministrazione di Stretto di Messina, anche ai fini della proposta di aumento di capitale riservato al MEF, ha,

quindi, provveduto a redigere la "situazione patrimoniale ed economica al 31 agosto 2023" con un patrimonio netto pari a 302.527.492 euro, che recepisce le risultanze della perizia (rettifiche patrimoniali in diminuzione sull'attivo immobilizzato per 85.326.560 euro e rilasci del fondo rischi e oneri iscritto nel passivo per 25.087 euro, con un effetto complessivo negativo pari a 85.301.473 euro) nonché il risultato gestionale di periodo pari a 1.440.123 euro, principalmente attribuibile ai proventi finanziari maturati sulle disponibilità liquide, al netto dei costi di gestione. Tenuto conto degli esiti della perizia, nonché della situazione patrimoniale ed economica della società al 31 agosto 2023, l'assemblea degli azionisti di Stretto di Messina, riunitasi in data 30 novembre 2023, ha deliberato di procedere alla copertura dei suddetti valori negativi di patrimonio netto, pari nel complesso a 86.714.461,44 euro, mediante l'assorbimento integrale delle riserve e, per la parte residua, mediante riduzione del capitale sociale e, successivamente, all'aumento di capitale sociale a pagamento riservato al MEF per un importo complessivo di 370 milioni di euro mediante emissione di n. 91.358.024 nuove azioni al prezzo unitario di 4,05 euro, da sottoscrivere e versare entro il 18 dicembre 2023. In esecuzione della delibera assembleare sopra indicata il MEF, di concerto con il MIT, ha sottoscritto il 27 dicembre 2023 le azioni di nuova emissione e, pertanto, a decorrere da tale data, l'azionariato della

società risulta il seguente: MEF, partecipazione pari al 55,162%; ANAS, partecipazione pari al 36,699%; RFI, partecipazione pari al 5,829%; Regione Calabria: partecipazione pari al 1,155%; Regione Siciliana partecipazione pari al 1,155%;

✓ l'assemblea ordinaria degli azionisti di Anas Concessioni Autostradali S.p.A. (ACA S.p.A.) - che era stata posta in liquidazione nel luglio 2022 per effetto delle disposizioni di cui al d.l. n. 121/2021 (c.d. «Decreto Infrastrutture»), convertito con modificazioni in l. n. 156/2021, che, nel ridefinire la mission di ANAS, all'art 2 comma 2-decies, ha previsto che *«con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS sono trasferite»* ad una costituenda società interamente controllata dal MEF e soggetta al controllo analogo del MIT - ha approvato bilancio finale di liquidazione ed il piano di riparto. La società è stata cancellata dal registro delle imprese in data 28.2.2024.

Il Collegio sindacale, inoltre:

✓ ha incontrato in diverse occasioni la nuova società incaricata della revisione legale dei conti PricewaterhouseCoopers S.p.A. per il consueto scambio di informazioni e per aggiornamenti sulle principali tematiche riguardanti la relazione finanziaria semestrale di ANAS al 30.6.2023 e il bilancio di esercizio al 31.12.2023;

✓ ha preso atto che le operazioni con le parti correlate sono state regolate applicando criteri analoghi a quelli che sarebbero stati ragionevolmente applicati sul mercato ed eseguite nell'interesse della Società, come risulta dalla descrizione fornita nelle note esplicative al bilancio;

✓ non ha riscontrato operazioni atipiche e inusuali;

✓ non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del codice civile;

✓ ha rilasciato le relazioni previste dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 27 marzo 2013 in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle amministrazioni pubbliche attinenti ai documenti previsionali e consuntivi. A quest'ultimo riguardo la Società ha provveduto ad allegare al bilancio di esercizio al 31.12.2023 il conto consuntivo in termini di cassa redatto ai sensi del citato decreto ministeriale, di cui si dirà più in dettaglio in seguito;

✓ ha esaminato la documentazione e curato gli adempimenti previsti dal punto 6 - parte 1, della direttiva interministeriale emanata ai sensi dell'art. 1, comma 1025, della L. n. 296/2006, con riguardo alle relazioni sulle modalità di impegno e di utilizzo delle risorse dell'ex Fondo Centrale di Garanzia nonché sui rapporti in essere con le società concessionarie;

✓ ha monitorato l'adempimento, da parte della Società, delle disposizioni

recate dall'art. 1, commi 859-872, della L. n. 145/2018 e ss.mm.ii., in materia di tempestività dei pagamenti e di smaltimento dei debiti pregressi, trattandosi di una normativa rivolta alle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ovvero alle amministrazioni inserite nell'elenco ISTAT, esprimendo l'avviso, nel corso delle verifiche allo scopo effettuate, che la Società sia tenuta ad applicare tale normativa non trattandosi strettamente di norme afferenti all'ambito di spending review da cui la medesima è esclusa ai sensi delle previsioni dall'art. 49 del decreto-legge n. 50/2017. Dalle informazioni acquisite è emerso che l'ammontare dei debiti commerciali scaduti è superiore a quello dell'anno precedente e deriva sostanzialmente dal ritardo nell'incasso dei contributi maturati nei confronti dei diversi enti finanziatori, tra i quali lo Stato. Al riguardo il Collegio ha, pertanto, suggerito di comunicare tale circostanza al MEF, amministrazione competente nella trattazione della materia, atteso il rischio dell'applicazione di misure di garanzia previste dalle suddette disposizioni di legge.

RISULTATI DELL'ESERCIZIO SOCIALE

Il progetto di bilancio della Società per l'anno 2023, che il Consiglio di amministrazione sottopone al Vostro esame, è stato redatto in conformità ai

principi contabili internazionali EU/IFRS e comprende la situazione patrimoniale e finanziaria, il conto economico, il conto economico complessivo, il prospetto delle variazioni del patrimonio netto, il rendiconto finanziario, le note esplicative al bilancio e la relazione sulla gestione. Come già rappresentato è stato, altresì, redatto il conto consuntivo in termini di cassa predisposto in ottemperanza alle disposizioni dettate dall'articolo 17 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91, e dagli articoli 5 e 9 del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 27 marzo 2013. Non risulta accluso, invece, il rapporto sui risultati redatto in conformità alle linee guida generali definite con DPCM 18 settembre 2012.

Il suddetto progetto di bilancio è stato approvato dal Consiglio di amministrazione nella riunione tenutasi il 27.3.2024.

La Società ha redatto un bilancio separato, poiché il bilancio consolidato è predisposto a cura della controllante FS.

Relativamente al bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, il Collegio riferisce che, non essendo allo stesso demandato il controllo di merito sul contenuto, ha vigilato sull'impostazione dello stesso e sulla sua conformità alla legge in ordine alla formazione e alla struttura. Il Collegio ha in varie occasioni incontrato le strutture della Società e la società di revisione legale dei conti, per esaminare le principali

problematiche del bilancio 2023.

Si richiama l'attenzione sui seguenti aspetti.

1)Attività immateriali - concessioni, licenze, marchi e diritti similari.

Tale voce presenta un saldo di 894.375 mila euro, il cui valore è stato rilevato a partire dal bilancio chiuso al 31.12.2017, tenendo conto sia della scadenza naturale della concessione (2032) che della possibilità di adeguamento della durata della concessione medesima, di ulteriori venti anni, ai sensi di quanto previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019, della legge 27 dicembre 2002 n. 296. Nel rinviare anche a quanto rappresentato nelle relazioni inerenti ai bilanci degli esercizi precedenti, si evidenzia che, dalle informazioni e dalle evidenze documentali acquisite, l'ipotesi di adeguamento della durata della concessione sino al 2052 ai sensi dell'articolo 1, comma 1019, della legge 27.12.2006, n. 296, posta a base di tale valutazione, è fondata sugli elementi di seguito brevemente riepilogati:

- assetto normativo introdotto dal decreto-legge 10.09.2021, n. 121, convertito, con modificazioni, in legge 5.11.2021, n. 156 (c.d. decreto infrastrutture) che ha disposto il permanere in capo ad ANAS della gestione della rete stradale e autostradale esclusivamente non a pedaggio sulla base della concessione in essere, e ha sancito il passaggio da un metodo di finanziamento caratterizzato da un meccanismo "a corrispettivo" ad un

sistema "a contributo";

- parere informale e interlocutorio della DG Concorrenza della Commissione europea datata 5.10.2022 in cui si rileva che l'impianto normativo nazionale allora vigente non sembra configurare un'ipotesi di aiuto di Stato con riferimento alla proroga della concessione di ANAS relativa alle strade non a pedaggio;

- la conferma del sistema di finanziamento a contributo nell'articolo 8, comma 8, del d.l. n. n. 215/2023, convertito, con modificazioni, in l. n. 18/2024 (che si è limitato ad elevare la percentuale di remunerazione rispetto al valore fissato nel precedente decreto-legge infrastrutture);

- il recepimento di tali impostazioni nel contratto di programma 2021-2025 approvato, con prescrizioni, dal CIPRESS, nella seduta del 21 marzo 2024;

- la nota n. 246687 del 22.3.2024, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica che «il completamento dell'iter di approvazione del Contratto di Programma 2021-2025 costituisce atto presupposto per il successivo aggiornamento del Piano Economico finanziario (PEF) e la stipula della nuova Convenzione in osservanza alle disposizioni normative di cui all'oggetto».

Risulta, inoltre, agli atti, un parere datato 6 marzo 2024 della prof.ssa avv. Luisa Torchia che reca le seguenti conclusioni:«(...) le modifiche normative disposte con il d.l. infrastrutture e con il d.l. 215/2023 -

salvo eventuali modifiche in sede di conversione di quest'ultimo, allo stato non sussistenti - non incidono sulla legittima aspettativa qualificata di ANAS a vedere riconosciuto e garantito l'equilibrio del rapporto concessorio, cui è connesso l'adeguamento temporale della concessione, nei termini di cui all'art. 1, commi 1018-1019, legge n. 296/2006 (...)».

Nelle note al bilancio viene rappresentato, in particolare, che i recenti sviluppi sembrano ulteriormente deporre a favore della perdurante attualità del procedimento previsto dalla legge per la sottoscrizione della nuova convenzione unica ANAS-MIT la cui ragion d'essere, allo stato, troverebbe fondamento proprio nell'esigenza, manifestata dal legislatore e a più riprese anche recentemente dallo stesso concedente, di procedere all'adeguamento della sua durata, posto che tutti gli altri aspetti elencati dall'art. 7, comma 3, d.l. n. 138/2002 (esercizio dei poteri di controllo e vigilanza da parte del concedente, modalità di esercizio della concessione e modalità di erogazione delle risorse) sono in concreto già esplicitati e aggiornati dal contratto di programma. L'intervenuta approvazione del contratto di programma 2021-2025 e le osservazioni e prescrizioni contenute nella nota congiunta DIPE-MEF presentata al CIPRESS in occasione della seduta del 21 marzo 2024 sembrano avvalorare la perdurante applicabilità del meccanismo previsto dall'art. 1, commi 1018 e



1019 della legge n. 296/2006 relativamente all'adeguamento della durata della concessione come risulta, in particolare, dai seguenti elementi: viene dato atto delle valutazioni effettuate dal MIT sul ruolo e sulla natura giuridica di ANAS, come richiesto dalle delibere CIPESS n. 44/2021 e 43/2022 (le quali prevedevano che il contratto di programma 2021-2025 dovesse "tenere conto delle valutazioni effettuate dalle amministrazioni competenti sul ruolo di ANAS e la sua natura giuridica, nonché delle osservazioni formulate dalla Corte dei conti in fase di registrazione della delibera di questo Comitato 27 luglio 2021, n. 44 sull'aggiornamento 2020"); viene, in particolare, riferito che il MIT, con nota n. 3890 del 12 marzo 2024, indica che «l'attuale contesto normativo risulta idoneo a qualificare ANAS come soggetto pubblico e, conseguentemente, a ritenere superate le osservazioni contenute, per tale ambito, nelle delibere CIPESS n. 44/2021 e 43/2022 nonché le osservazioni della Corte dei conti in fase di registrazione della delibera 27 luglio 2021, n. 44», e ancora che «le precedenti assunzioni appaiono ulteriormente suffragate dalle informazioni assunte in ordine all'avanzata fase della procedura finalizzata alla costituzione della nuova società contemplata dall'art. 2 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156» (tale società sarà affidataria delle funzioni e attività di gestione delle tratte autostradali a pedaggio che vengono in



tal modo sottratte ad ANAS eliminando così - attraverso la segregazione societaria - ogni possibile commistione tra attività svolta in regime di esclusiva e attività da mercato); viene confermato il meccanismo degli oneri di investimento previsto dall'art. 8, comma 8, del d.l. n. 215/2023, che, nel ridisciplinare gli oneri di investimento, prevede che entro il suddetto limite del 12,5 per cento le eventuali risorse che residuano rispetto alle spese effettivamente sostenute da parte di ANAS e verificate dal MIT "rimangono a disposizione della società", così assicurando alla società un tassello importante della sua sostenibilità economico finanziaria; viene chiesto il rafforzamento della contabilità separata, elemento determinante per garantire la separazione tra l'attività concessoria svolta in regime di esclusiva e l'attività di mercato e la Società dovrà mettere a disposizione del Ministero concedente il piano dei conti dal quale si rileva il sistema di separazione contabile contemplato dal decreto-legge 10 settembre 2021, n.121.

Alla luce di tutto quanto sopra descritto, il capitale investito netto regolatorio (che include le seguenti voci di bilancio: attività immateriali, immobili, impianti e macchinari, crediti tributari, crediti commerciali, debiti commerciali, altre attività correnti e non correnti, diritti finanziari correnti e non correnti, acconti per opere da realizzare correnti e non correnti, attività per lavori in corso su ordinazione e

fondo rischi ed oneri), strettamente correlato ai flussi di cassa generati dalla gestione della concessione, al 31 dicembre 2023, è stato oggetto di verifica di recuperabilità (cd. *impairment test*) predisposta sulla base dei flussi di cassa del piano industriale di ANAS 2024-2032, con orizzonte temporale 2052, approvato dal Consiglio di amministrazione in data 27 marzo 2024. Il piano si basa sugli elementi informativi contenuti nel documento del contratto di programma 2021-2025 e delle relative prescrizioni, nonché sulla legittima aspettativa qualificata di ANAS a vedere riconosciuto l'adeguamento della durata della concessione fino al 2052 (rispetto all'attuale durata della concessione che ha scadenza al 2032). Ad esito dell'*impairment test* non sono emerse perdite di valore sulla concessione e sul capitale investito netto da riflettere in bilancio al 31.12.2023. Nel bilancio è, in ogni caso, precisato che, qualora eventuali sviluppi futuri dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della concessione dovrà essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un PEF rielaborato di conseguenza.

La concessione, anche al 31.12.2023, continua ad essere, ad ogni buon conto, ammortizzata sistematicamente sulla base della durata dell'attuale rapporto concessorio, fino al 2032, e conseguentemente la quota di competenza dell'esercizio è pari a 99.375 mila euro.

Il Collegio sindacale ha seguito con attenzione il tema in argomento,

chiedendo costanti aggiornamenti alla Società sulle attività volte ad estendere la durata della convenzione di concessione e a definire il nuovo contratto di programma. Ha, altresì, preso atto della relazione rilasciata da Deloitte Financial Advisory S.r.l., ad esito dell'assistenza nell'attività di *impairment test* della concessione, da cui non sono emerse criticità ed è risultata confermata la sostenibilità del valore indicato in bilancio a titolo di concessione.

Alla luce di quanto sopra, il Collegio sindacale, consapevole della delicatezza della tematica, continuerà a monitorarla ed invita la Società a seguire con attenzione gli sviluppi delle interlocuzioni in essere con le istituzioni.

2) Fondi per rischi ed oneri e attività e passività potenziali.

Nelle note al bilancio gli amministratori descrivono le caratteristiche del contenzioso in essere da cui possono scaturire passività i cui esiti sono valutati come probabili e che, in quanto tale, è oggetto di accantonamento ai fondi rischi. Ferme restando le attività di verifica e monitoraggio svolte dalla società di revisione, il Collegio ha acquisito informazioni sia dal Dirigente preposto che dalla Direzione affari legali, societari e compliance al fine di esaminare la procedura seguita per la gestione del contenzioso medesimo e per la determinazione dei fondi rischi. Inoltre, il Collegio ha acquisito informazioni dalle medesime strutture sui contenziosi

non ricompresi nella situazione patrimoniale in quanto giudicati di rischiosità possibile o remota di cui è, ad ogni modo, data informativa nelle note al bilancio.

3) Partecipazioni.

Nell'ambito di tale voce si evidenzia, in particolare, la variazione netta in diminuzione di 69.804 mila euro rispetto al 31 dicembre 2022, dovuta all'effetto combinato:

- ❖ dell'incremento del valore delle partecipazioni in imprese controllate a fronte della cessione da parte di Anas International Enterprise S.p.A. in liquidazione delle quote detenute in PMC Mediterraneo S.C.p.A., in linea con quanto previsto dal progetto di riassetto delle attività estere;
- ❖ della svalutazione della partecipata Stretto di Messina S.p.A.;
- ❖ dell'azzeramento di valore della partecipazione in Anas Concessioni Autostradali S.p.A. che, come sopra rappresentato, è stata cancellata dal registro imprese.

Per quanto riguarda la partecipazione detenuta nella società Stretto di Messina - classificata nelle partecipazioni in imprese collegate dell'attivo non corrente ai sensi dello IAS 28 ed iscritta al costo come previsto dal principio contabile internazionale IAS 27 - è stata rilevata una perdita di valore e, quindi, una svalutazione per 69.172 mila euro. Il valore di carico della partecipazione in Stretto di Messina è stato, in

particolare, allineato alla frazione di patrimonio netto di competenza, sulla base dell'ultima situazione contabile ufficiale approvata, come detto in precedenza, dal relativo organo amministrativo. I risultati economico-patrimoniali sono confermati dal bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 della società Stretto di Messina, approvato dal relativo consiglio di amministrazione il 25 marzo 2024. La Società non ha proceduto, al riguardo, alla determinazione del valore d'uso in assenza di un nuovo PEF che permetta di stimare i flussi finanziari attesi dalla realizzazione dell'opera. Nella relazione sulla gestione e nelle note al bilancio viene in ogni caso fatto presente che non può escludersi che, in futuro, avuto riguardo alle attività da svilupparsi per l'aggiornamento del piano economico finanziario (PEF) della concessione tenendo conto dei "costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, qualora funzionali al riavvio della medesima" (art. 4, comma 6 del DL 35/2023), possano rendersi necessari ripristini del valore della partecipazione detenuta da ANAS in Stretto di Messina. Sul corretto trattamento contabile nel bilancio 2023 della partecipazione detenuta da ANAS in Stretto di Messina alla luce delle modifiche nel quadro regolatorio, fattuale e informativo intervenute nel corso del 2023, è stato acquisito un parere reso in data 25.3.2024 dal prof. Tiscini.

Il valore di carico delle partecipazioni detenute nelle società Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. (ATCN), Società Traforo Del Monte Bianco S.p.A. (SITMB), Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.A. (SITAF), Quadrilatero Marche Umbria S.p.A. (QMU) è stato soggetto a verifica (*impairment test*) da parte della società Deloitte Financial Advisory s.r.l..

4) Altre attività finanziarie non correnti e correnti.



Nell'ambito di tale voce è iscritto il credito netto, pari a 501.087 mila euro verso il MIT, ai sensi di quanto previsto dall'art. 14-bis del d.l. n. 145/2023 (convertito con modificazione dalla l. n. 191/2023). Tale norma, nel disporre il reintegro di Strada dei Parchi nella concessione delle autostrade A24 e A25, ha, infatti, previsto al comma 2 lett. a), numero 3, che il MIT provvede nei confronti di ANAS alla regolazione dei crediti da questa vantati verso Strada dei Parchi, «con conseguente estinzione delle relative obbligazioni a carico del concessionario». I crediti sono individuati nella "somma delle quote di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione Unica e degli ulteriori debiti maturati dal concessionario nei confronti dell'ANAS S.p.a. e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" ed è previsto che la relativa regolazione debba avvenire nell'ambito delle risorse stanziare per il finanziamento del contratto di programma di ANAS senza nuovi o maggiori

oneri per la finanza pubblica, tenuto conto:

- del valore contabile dei relativi crediti, come certificati nell'ultimo bilancio di esercizio di ANAS (comma 3, lettera a);
- dei ricavi da pedaggio complessivamente riscossi da ANAS nel periodo di gestione delle tratte autostradali A24 e A25, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e manutenzione ordinaria (comma 3, lettera b);
- dell'importo di cui all'articolo 7-ter, comma 10, secondo periodo del decreto-legge n. 68 del 2022, pari a 60 milioni di euro (comma 3, lettera c);
- della quota non vincolata di residui passivi iscritti nell'ultimo bilancio di esercizio di ANAS, comunque non riferibili a interventi non ancora conclusi e collaudati (comma 3, lettera d).



Per quanto a conoscenza del Collegio, gli amministratori, nella redazione del bilancio e nella predisposizione della relazione sulla gestione, si sono comportati in maniera coerente con le norme di legge vigenti in materia e, in particolare, non hanno derogato alle disposizioni di cui agli articoli 2423 e 2423 bis del codice civile.

In particolare, la relazione sulla gestione risulta coerente con le disposizioni di legge, illustra adeguatamente, unitamente con le note esplicative al bilancio, i fattori di rischio in grado di determinare

effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società, nonché l'insieme delle attività poste in essere per il loro monitoraggio, e rappresenta i fatti principali, cui si è fatto cenno, che hanno caratterizzato la gestione 2023.

Nelle note esplicative e nella parte della relazione sulla gestione cui le note medesime fanno rinvio, risultano indicati i criteri di redazione del bilancio ed i fondamentali principi contabili applicati. Gli schemi di bilancio utilizzati sono ricompresi nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio". Lo stato patrimoniale evidenzia un risultato negativo di esercizio di 162.725.541 euro e si riassume nei seguenti valori:

Attività	9.345.788.134 euro
Passività	7.064.060.698 euro
Patrimonio Netto	2.281.727.437 euro
Perdita dell'esercizio	162.725.541 euro

Il conto economico presenta in sintesi i seguenti valori:

Totale ricavi operativi	3.907.129.767 euro
Totale costi operativi	- 3.771.210.083 euro

Ammortamenti	- 170.518.515 euro
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	- 11.932.665 euro
Accantonamenti	0 euro
Risultato operativo (EBIT)	- 46.531.495 euro
Proventi ed oneri finanziari	- 116.235.563 euro
Risultato prima delle imposte	- 162.767.059 euro
Imposte sul reddito	41.518 euro
Perdita dell'esercizio	- 162.725.541 euro

Il Consiglio di amministrazione propone di riportare a nuovo la perdita di esercizio.

Come indicato in precedenza, il progetto di bilancio è corredato del conto consuntivo in termini di cassa previsto dall'articolo 17 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91, e disciplinato dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 27 marzo 2013. Come stabilito dall'allegato 3 all'anzidetto decreto ministeriale, il conto consuntivo in termini di cassa è accompagnato da una nota illustrativa che spiega le modalità di composizione del documento contabile.

In particolare, sono fornite indicazioni in merito a:

a) la struttura del conto consuntivo in termini di cassa e le regole tassonomiche applicate;

b) le modalità di raccordo tra le voci del conto consuntivo in termini di

cassa e il piano dei conti in uso nella contabilità generale;

c) la fonte e la natura delle informazioni e dei dati utilizzati;

d) i criteri interpretativi legati alla peculiarità dei principi contabili internazionali che informano il sistema contabile di ANAS;

e) i criteri di determinazione di valori inseriti nelle voci di entrata e di uscita che compongono il documento contabile;

f) i criteri di classificazione della spesa per missioni e programmi, con descrizione delle modalità di individuazione delle missioni, dei programmi e dei gruppi COFOG (classification of the functions of government) correlati, nonché delle modalità di ripartizione delle voci di spesa tra i programmi individuati;

g) la verifica di coerenza del conto consuntivo in termini di cassa con il rendiconto finanziario.

Ciò posto, il Collegio, esaminata la documentazione sopra descritta e acquisite le informazioni necessarie nel corso delle verifiche effettuate, attesta, ai sensi degli articoli 13, comma 4, e 17, comma 4, del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91, nonché dell'articolo 8 del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 27 marzo 2013, che:

1) la società ha adempiuto alle prescrizioni dell'articolo 11 del decreto legislativo 31/5/2011, n. 91, e dell'articolo 7 del DM 27 marzo 2013, attraverso la presentazione, in apposito prospetto, della spesa complessiva

riferita a ciascuna delle attività svolte, secondo un'aggregazione per missioni e programmi accompagnata dalla corrispondente nomenclatura COFOG di secondo livello. L'informativa è resa, diversamente da quanto previsto dal citato articolo 7 del DM 27 marzo 2013, non all'interno della relazione sulla gestione, bensì in apposito allegato della relazione annuale finanziaria;

2) la società ha adempiuto alle prescrizioni dell'articolo 17 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91, nonché degli articoli 5 e 9 del DM 27 marzo 2013, attraverso la predisposizione di un conto consuntivo in termini di cassa. Non risulta, invece, predisposto, il rapporto sui risultati redatto in conformità alle linee guida generali definite con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 18 settembre 2012, previsto dall'articolo 5, comma 3, lettera b), del DM 27 marzo 2013. In proposito il Collegio esprime l'avviso che tale documento debba essere predisposto e, pertanto, invita la società, per il futuro, a conformarsi a tale indicazione;

3) il consuntivo in termini di cassa presenta risultanze coerenti con quelle del rendiconto finanziario.

La società PricewaterhouseCoopers S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti, ha rilasciato, in data 11 aprile 2024, la propria relazione al bilancio di ANAS al 31.12.2023 nella quale, nell'effettuare due richiami di

informativa senza rilievi (in ordine alla nota esplicativa n. 18 "Attività immateriali - Concessioni, licenze, marchi e diritti simili" con riguardo al rapporto concessorio tra ANAS ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), e alla nota esplicativa n. 38 "Passività potenziali e Attività potenziali" con riferimento ai complessi contenziosi che ha in essere la Società) ha affermato che il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea e che la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio di esercizio della Società al 31.12.2023 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Conclusioni

Sulla base dell'attività di vigilanza effettuata, presso atto, altresì, dell'attestazione dell'Amministratore delegato e del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, datata 27 marzo 2024, tenuto anche conto della relazione rilasciata l'11 aprile 2024 dalla PricewaterhouseCoopers S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti, della quale si è detto sopra, il Collegio propone all'Assemblea degli azionisti di approvare il progetto di bilancio per l'esercizio chiuso al

31.12.2023, esprimendo parere favorevole in ordine alla proposta di riporto a nuovo della perdita di esercizio.

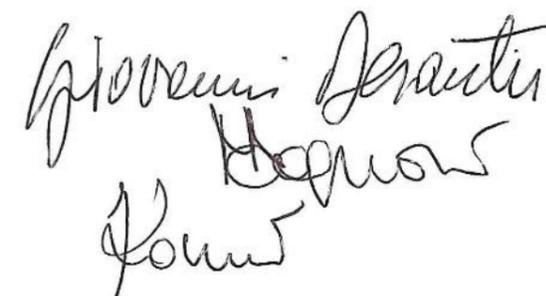
Roma, 11 aprile 2024

Il Collegio sindacale

dott. Giovanni Desantis

dott.ssa Marianna Tognoni

dott. Francesco Rocco



Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39

Anas SpA

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39

All'Azionista Unico di
Anas SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società Anas SpA (la "Società"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2023, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio d'esercizio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Richiami di informativa

Richiamiamo l'attenzione su quanto riportato dagli amministratori nelle seguenti note esplicative al bilancio:

- nella nota esplicativa n° 18 "Attività immateriali – Concessioni, licenze marchi e diritti simili", gli amministratori illustrano l'evoluzione del rapporto concessorio tra Anas SpA ed il

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT"), anche alla luce dell'entrata in vigore del DL n° 121/2021 convertito dalla Legge 156/21 e dell'approvazione da parte del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile ("CIPESS"), in data 21 marzo 2024, della proposta di Contratto di Programma MIT-Anas 2021-2025;

- nella nota esplicativa n° 38 "Passività potenziali e Attività potenziali" vengono descritti i complessi contenziosi che ha in essere la Società, dalla cui definizione potrebbero derivare esiti sfavorevoli e oneri, allo stato attuale, non oggettivamente determinabili.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tali aspetti.

Altri aspetti

Dati Corrispondenti

Il bilancio d'esercizio della società Anas SpA per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, il 19 aprile 2023, ha espresso un giudizio senza modifica su tale bilancio.

Direzione e Coordinamento

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note esplicative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento – Rete Ferroviaria Italiana SpA. Inoltre, la Società ha inserito nelle note esplicative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società controllante – Ferrovie dello Stato Italiane SpA. Il giudizio sul bilancio della società Anas SpA non si estende a tali dati.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010

Gli amministratori di Anas SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione di Anas SpA al 31 dicembre 2023, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio di Anas SpA al 31 dicembre 2023 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Anas SpA al 31 dicembre 2023 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 11 aprile 2024

PricewaterhouseCoopers SpA

Firmato digitalmente da:
Pierpaolo Mosca
Data: 11/04/2024 11:33:43

Pierpaolo Mosca
(Revisore legale)

